

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ, УПРАВЛЕНИЯ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ
КАФЕДРА БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И СТАТИСТИКИ

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ О.Н. Харченко

« ____ » июня 2017 г.

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

38.03.01 – Экономика

38.03.01.01.01 – Бухгалтерский учет, анализ и аудит (в коммерческих организациях)

ИНТЕГРИРОВАННАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА (на примере ПАО «ТрансКонтейнер»)

Научный руководитель _____ доцент, канд. экон. наук С.А. Самусенко

Выпускник _____ В.В. Сычева

Красноярск 2017

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1 Перспективы формирования интегрированной отчетности предприятиями железнодорожного транспорта	6
1.1 История возникновения и сущность интегрированной отчетности	6
1.2 Анализ состояния и развития отрасли железнодорожного транспорта	13
1.3 Анализ капиталов для составления интегрированной отчетности предприятий железнодорожного транспорта	19
2 Предложения по формированию интегрированной отчетности для предприятий железнодорожного транспорта на примере ПАО «ТрансКонтейнер»	26
2.1 Характеристика ПАО «ТрансКонтейнер» как одного из представителей отрасли железнодорожного транспорта	26
2.2 Формирование показателей для оценки капиталов ПАО «ТрансКонтейнер» и определение их структуры	32
2.3 Оценка результатов взаимодействия капиталов ПАО «ТрансКонтейнер»	46
Заключение.....	50
Список использованных источников	53
Приложение А Ключевые моменты истории развития интегрированной отчетности	57
Приложение Б Схема интегрированной отчетности	58
Приложение В Структура органов управления и контроля ПАО «ТрансКонтейнер».....	59
Приложение Г Бизнес-модель ПАО «ТрансКонтейнер».....	60
Приложение Д Бухгалтерская отчетность ПАО «ТрансКонтейнер»	61

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях развития глобальных информационных отношений происходит ужесточение требований рынка, выражающееся в обострении конкуренции между экономическими субъектами и, как результат, в необходимости повышения инвестиционной привлекательности бизнеса. В связи с этим компании стремятся проявлять все большую открытость, составляя различные отчеты о результатах своей деятельности. Однако существующая система корпоративной отчетности не лишена объективно присущих ей ограничений. Так, она не всегда содержит логические и последовательные взаимосвязи, что требует как от инвесторов, так и от менеджмента организации значительных усилий для поиска необходимых данных.

Для устранения недостатков существующей системы отчетности был предложен комплексный инструмент — интегрированная отчетность. Ее целью является объяснение стейкхолдерам, как организация создает стоимость на протяжении длительного времени, а также предоставление информации о ресурсах и взаимоотношениях, которые использует и на которые влияет организация — капиталах.

Основной особенностью интегрированной отчетности, в отличие от традиционной, сконцентрированной только на финансовой составляющей хозяйствующего субъекта, является предоставление информации обо всех лежащих в основе создания стоимости капиталах: производственном, человеческом, интеллектуальном, социально-репутационном, природном и финансовом.

В стандарте, подготовленном Международным советом по интегрированной отчетности, созданном в целях ее разработки, сформулированы общие принципы составления отчетности и определены ее элементы, при этом отсутствуют конкретные показатели, которые непосредственно должны быть раскрыты, а также рекомендации по их измерению. Это, в свою очередь, позволяет разрабатывать и составлять интегрированный отчет исходя из специфики отрасли, в которой функционирует конкретное предприятие. Указанные факторы обуславливают актуальность выбранной темы и определяют цель исследования.

Цель работы - определение структуры и содержания интегрированной отчетности для предприятий отрасли железнодорожного транспорта.

Исследуемая отрасль выступает связующим звеном экономической системы государства и играет важную роль в процессе его экономического роста, что определяется как техническими преимуществами железнодорожного транспорта над большинством других видов транспорта, так и географическими особенностями Российской Федерации.

Для достижения указанной цели поставлены следующие задачи:

- исследовать историю возникновения интегрированной отчетности, определить ее значение и место среди других форм отчетности;
- провести анализ состояния и развития отрасли железнодорожного транспорта для определения ключевых капиталов ее предприятий;
- сформировать показатели для оценки капиталов, исходя из специфики отрасли;
- произвести анализ капиталов представителя отрасли железнодорожного транспорта, оценить их структуру и результат взаимодействия;
- представить структуру интегрированной отчетности для предприятий железнодорожного транспорта.

Объектом исследования является интегрированная отчетность как новый вид отчетности организаций, раскрывающий процесс создания стоимости компании.

Предмет исследования – процесс формирования интегрированной отчетности и подходы к ее содержанию для предприятий железнодорожного транспорта.

В качестве предприятия, на примере которого осуществлялся анализ капиталов и результата их взаимодействия, а также апробация разработанных предложений по формированию интегрированного отчета, было выбрано ПАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах "ТрансКонтейнер"». Первоначально предприятие было создано в качестве филиала ОАО «Российские железные дороги», на сегодняшний день является ведущим российским оператором контейнерных интермодальных перевозок и владеет крупнейшим в России парком контейнеров и фитиновых платформ.

Теоретической основой исследования выступили работы таких авторов как В.Г. Когденко, М.В. Мельник, О.А. Кузьменко, Н.В. Малиновская, стандарт интегрированной отчетности, научные статьи и диссертации, посвященные исследуемой области.

Информационной базой исследования выступают статистические сборники, учебная литература, а также финансовая отчетность и нефинансовые данные ПАО «ТрансКонтейнер».

Работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованных источников и приложений. Основное содержание представлено на 56 страницах, включает 15 рисунков и 30 таблиц.

В первой главе рассмотрена история возникновения и развития интегрированной отчетности, определены ее основные характеристики и фундаментальные основы, представленные в стандарте интегрированной отчетности, произведен анализ состояния и развития отрасли, выявлены ключевые капиталы для предприятий железнодорожного транспорта и предложены показатели их оценивания.

Во второй главе представлены характеристика ПАО «ТрансКонтейнер» и описание основных аспектов ее деятельности, произведена оценка капиталов предприятия с использованием предложенных показателей, а также осуществлен анализ результатов их взаимодействия.

В заключении обобщены результаты исследования и сделаны выводы по работе в целом.

Основные положения работы отражены в двух публикациях:

1 Сычева, В.В. Структура капиталов для составления интегрированной отчетности предприятий железнодорожного транспорта / В.В. Сычева // Проблемы современной экономики: тез. докладов XXIII межрегионал. науч.-практ. конф. студ. и аспирантов экон. спец. – Красноярск, 2017. – С. 134-136.

2 Сычева, В.В. Анализ капиталов для составления интегрированной отчетности предприятий отрасли железнодорожного транспорта / В.В. Сычева // Экономика, управление и право: инновационное решение проблем: сборник статей VIII Международной научно-практической конференции. – Пенза, 2017. – С. 156-158.

Также результаты исследования представлены в рамках доклада, отмеченного дипломом первой степени, на XXIII межрегиональной научно-практической конференции студентов и аспирантов экономических специальностей «Проблемы современной экономики».

1 Перспективы формирования интегрированной отчетности предприятиями железнодорожного транспорта

1.1 История возникновения и сущность интегрированной отчетности

В современной экономике отчетность является основным способом информирования заинтересованных пользователей о различных аспектах деятельности экономического субъекта, позволяющим оценить его финансовое положение и финансовые результаты, социальный и экологический потенциал, качество управления предприятием и тенденции его развития, а также выступающим основой для принятия пользователями экономических решений относительно развития бизнеса [1]. Степень развитости отчетности организации позволяет судить о ее стремлении к информационной прозрачности, необходимой для создания благоприятного инвестиционного климата, и, как следствие, повышения конкурентоспособности и обеспечения устойчивого развития.

Существующая отчетность характеризуется рядом недостатков ввиду своей неспособности раскрывать полную информацию о результатах функционирования организации. Так, у заинтересованных пользователей возникает трудность при оценке инвестиционной привлекательности высоко технологичных организаций, которым присуще ярко выражено отличие их действительной стоимости от стоимости, сформированной по данным бухгалтерской отчетности, поскольку социальные и интеллектуальные ресурсы, используемые в процессе деятельности таких предприятий, не попадают под охват финансовой отчетности [2]. Более того, имеет место увеличение объема раскрываемой в отчетах информации наряду с ростом ее разрозненности, что затрудняет поиск данных, необходимых пользователям.

Наличие указанных факторов послужило причиной появления и развития принципиально новой формы корпоративной отчетности - интегрированной отчетности, в основе которой лежит концепция интегрированного мышления, предполагающая взаимосвязь финансовой, управленческой отчетности, отчетов о корпоративном управлении, а также отчетов в области устойчивого развития [3].

Первые интегрированные отчеты появились в 2000-х годах, а в 2007 году на международном конкурсе по годовой отчетности Corporate Register была объявлена номинация «Лучший интегрированный отчет».

Важнейшим событием на пути внедрения интегрированной отчетности стало создание в 2010 году специальной организации, занимающейся разработкой основ составления интегрированных отчетов – Международного совета по интегрированной отчетности. В

состав совета вошли представители различных секторов – инвестиционного, бухгалтерского, разработчики стандартов. Основная миссия Международного совета по интегрированной отчетности – формирование единой мировой концепции интегрированной отчетности, представляющей совместно финансовую и нефинансовую информацию в последовательном и сопоставимом формате.

В 2012 году советом была запущена пилотная программа, представляющая собой сообщество из более 80 организаций и 25 институциональных инвесторов из 24 стран мира. Среди участников пилотной программы такие компании, как «Microsoft», «Danone», «Coca Cola», «Volvo» и другие. Задачей участников являлось апробирование аналитических принципов и концепций, предлагаемых Международным советом по интегрированной отчетности, а также предоставление обратной связи, учитываемой при разработке стандарта интегрированной отчетности [4]. В декабре 2012 года был опубликован прототип стандарта, а в 2013 году выпущен и сам стандарт по интегрированной отчетности, предназначенный для применения в глобальном масштабе компаниями различных сфер деятельности [5].

Впервые обязательное требование по представлению интегрированной отчетности было выдвинуто в феврале 2010 года Йоханнесбургской фондовой биржей для своих листинговых компаний, которые были обязаны составлять интегрированный отчет. На сегодняшний день во многих странах введены обязательные или добровольные рекомендации для компаний, раскрывающих нефинансовую информацию. Так, например, в Дании топовые компании обязаны публиковать интегрированный отчет, а в Швеции интегрированные отчеты должны выпускать компании с государственным участием [6]. Ключевые моменты истории развития интегрированной отчетности представлены в приложении А [7].

Первые попытки составления интегрированной отчетности в России были сделаны компаниями атомной отрасли, в частности весомым является вклад ГК «Росатом», вступившей в 2012 году в пилотную программу Международного совета по интегрированной отчетности, основной целью которой являлись разработка и тестирование принципов, содержания, а также практического применения международного стандарта интегрированной отчетности. Важным шагом к внедрению в России концепции интегрированной отчетности стало создание в целях обмена мнениями и распространения передового опыта составления отчетов Российской региональной сети интегрированной отчетности, которая способствует адаптации российской отчетности к требованиям Международного совета по интегрированной отчетности [6]. Участниками первой встречи стали крупные российские предприятия, в том числе «ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», ОАО «Ростелеком», ОАО «РЖД», а также профессиональные организации

экспертов, аудиторов и консультантов (ЗАО «КПМГ», Институт профессиональных бухгалтеров и аудиторов России) [4].

Стандарт интегрированной отчетности содержит фундаментальные концепции, целевые установки, ведущие принципы, лежащие в основе подготовки интегрированного отчета, а также элементы содержания и предназначен преимущественно для применения коммерческими организациями любого масштаба, однако в адаптированном виде может использоваться некоммерческими организациями и представителями государственного сектора.

Согласно стандарту интегрированная отчетность представляет собой краткое отображение того, как стратегия, управление, возможности, результаты и перспективы организации в контексте внешней среды приводят к созданию стоимости в краткосрочной, среднесрочной, долгосрочной перспективе и содержит восемь элементов [8]:

- обзор организации и внешняя среда (чем занимается организация и в каких условиях она работает?);
- управление (как структура управления организацией поддерживает ее способность создавать стоимость?);
- бизнес-модель (какова бизнес-модель организации?);
- риски и возможности (каковы риски и возможности, влияющие на способность создавать стоимость, как организация использует свои возможности и управляет такими рисками?);
- стратегия и распределение ресурсов (в каком направлении и как хочет развиваться организация?);
- результаты деятельности (насколько организация достигла своих стратегических целей и каковы результаты ее текущей деятельности с точки зрения взаимодействия и изменения капиталов?);
- перспективы на будущее (какие сложности могут возникнуть при реализации организацией ее бизнес-модели и каковы их последствия?).

Основная цель интегрированной отчетности – объяснение стейкхолдерам, как организация создает стоимость в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном периодах. Несмотря на то, что основные пользователи такой отчетности – поставщики финансового капитала, она является полезной для всех заинтересованных в деятельности и результатах предприятия лиц, в том числе для сотрудников, клиентов, поставщиков, представителей законодательных органов. Ядром создания стоимости выступает бизнес-модель, которая представляет собой систему трансформации ресурсов организации через ее коммерческую деятельность, направленную на достижение стратегических целей, в результаты и продукты.

Процесс создания стоимости представлен на рисунке 1.1 [8].



Рисунок 1.1 – Процесс создания стоимости предприятием

Бизнес-модель основывается на привлечении различных видов капитала в качестве входящих ресурсов и превращении их за счет деятельности организации в исходящие продукты, что ведет к определенным результатам [9; 10]. Так капитал – это запас стоимости, увеличивающийся, уменьшающийся или трансформирующийся вследствие деятельности организации и результатов такой деятельности [8].

Стандартом по интегрированной отчетности предусмотрено шесть видов капиталов, с которыми вступает во взаимодействие организация: финансовый, производственный, интеллектуальный, человеческий, социально-репутационный, природный. При этом не все капиталы могут оказаться в равной степени значимыми для конкретной организации, а их структура, преимущественно, определяется особенностями отрасли, в которой функционирует предприятие.

Краткое описание капиталов представлено в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Характеристика капиталов

Вид капитала	Описание
Финансовый	резерв средств доступных организации для использования при производстве товаров, оказании услуг, получаемых через финансирование (долговое, доленое, гранты) или созданных вследствие операций или инвестиций
Производственный	производственные физические объекты, имеющиеся у организации и участвующие в процессе производства товаров и оказания услуг, в том числе: здания, оборудование, инфраструктура

Окончание таблицы 1.1

Вид капитала	Описание
Интеллектуальный	совокупность организационных нематериальных активов, основанных на знаниях, в том числе: интеллектуальная собственность (патенты, авторские права, лицензии); организационный капитал (процедуры, технологии, системы)
Человеческий	компетенции, способности, опыт сотрудников, их мотивация для инноваций, в том числе их соответствие управленческой структуре и ее поддержка; способность понимать, разрабатывать и реализовывать стратегию организации; лояльность и мотивация для совершенствования процессов, товаров, услуг
Социально-репутационный	репутация компании в обществе, социальные связи, способность делиться информацией для повышения индивидуального и коллективного благосостояния (общие нормы, ценности, образцы поведения, доверие и готовность сотрудничать, нематериальные активы, связанные с брендом и репутацией)
Природный	возобновляемые и невозобновляемые природные ресурсы, которые вовлечены в хозяйственную деятельность компании (воздух, вода, земля, полезные ископаемые, биологическое разнообразие и здоровье экосистемы)

В процессе деятельности организации запасы капиталов изменяются. Более того, различные виды капитала способны оказывать влияние друг на друга. Так увеличение финансового капитала в части внеоборотных активов приводит к увеличению производственной мощности предприятия и, следовательно, увеличению производственного капитала. В результате осуществления затрат на обучение персонала происходит трансформация финансового капитала компании в человеческий, а показатели движения персонала характеризуют одновременно человеческий и социально-репутационный капиталы организации [11].

При формировании интегрированного отчета необходимо принимать во внимание принципы, лежащие в основе его подготовки и предусмотренные стандартом. К ним относятся [7]:

- стратегический фокус и ориентация на будущее – интегрированный отчет должен включать анализ стратегии организации и объяснять, как ее воздействие на капиталы соотносится с процессом создания стоимости;
- связность информации – отчет должен предоставлять целостную картину взаимосвязи факторов, влияющих на способность предприятия создавать стоимость;
- взаимодействие с заинтересованными сторонами – необходимо наличие в отчете анализа характера и качества взаимодействия организации с ее заинтересованными сторонами;

- существенность – в интегрированном отчете должно присутствовать раскрытие информации по аспектам, оказывающим существенное влияние на оценку способности организации создавать стоимость в краткосрочном, среднесрочном и долгосрочном периодах;

- краткость – интегрированный отчет должен быть кратким;

- достоверность и полнота – необходимо раскрывать все существенные факты, в том числе положительные и отрицательные, исключая при этом наличие ошибок;

- постоянство и сопоставимость - предоставление информации, содержащейся в отчете, должно осуществляться на постоянной основе в течение долгого времени и таким образом, чтобы можно было провести сравнение с другими организациями в случае необходимости.

Для понимания сущности интегрированной отчетности необходимо произвести ее сравнение с существующей отчетностью и выявить отличительные признаки [12; 13]. Сравнительная характеристика интегрированной и традиционной отчетности представлена в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Сравнительная характеристика интегрированной и традиционной отчетности

Критерий сравнения	Традиционная отчетность	Интегрированная отчетность
Капитал	информация только о финансовом капитале	раскрываются сведения о промышленном, природном, человеческом, интеллектуальном, социально-репутационном, финансовом капиталах
Цель	раскрытие информации о финансовом положении, финансовых результатах и движении денежных средств предприятия	объяснение поставщикам финансового капитала, как организация создает ценность на протяжении времени
Связность информации	разобшенная информация	взаимосвязанная информация
Фокус информации	ориентирована на прошлые показатели и финансовые риски	ориентирована на будущее с учетом стратегических целей и всех видов рисков
Прозрачность	невысокая прозрачность вследствие раскрытия ограниченного числа обязательных показателей	характеризуется высокой прозрачностью из-за раскрытия большого числа показателей, а также положительных и отрицательных сторон деятельности компании
Временной период	краткосрочная перспектива	краткосрочная, среднесрочная, долгосрочная перспектива
Объем	большой объем, сложность	краткая и существенная

Вследствие сопоставления интегрированной отчетности с существующей можно установить, что ее главной особенностью, в отличие от традиционной отчетности, сконцентрированной только на финансовой составляющей хозяйствующего субъекта, является предоставление информации обо всех лежащих в основе создания стоимости капиталах [14; 15].

На основе вышеизложенной информации можно сформулировать основные преимущества интегрированной отчетности как новой формы отчетности предприятий [3; 16]:

- представляет более широкую перспективу для оценки деятельности компании;
- более точное соответствие данных отчета потребностям инвесторов и других пользователей;
- повышение прозрачности компании и, как следствие, доверия в отношениях с основными заинтересованными лицами;
- более низкий уровень репутационных рисков.

Среди недостатков формирования такой отчетности выделяют: повышение рисков раскрытия управленческой информации, которая может быть использована в конкурентной борьбе, трудоемкий переход от отчетности традиционного вида, а также отсутствие регламентации оценки различных капиталов, в том числе единой методики оценивания нефинансовых видов капитала [12].

Таким образом, необходимость составления интегрированной отчетности, отражающей полную информацию обо всех существенных аспектах деятельности хозяйствующего субъекта и способной в полной мере удовлетворить интересы пользователей, обусловлена недостатками существующей системы корпоративной отчетности.

Интегрированная отчетность сочетает в себе существенные разделы данных, которые в настоящее время разбросаны по отдельным направлениям отчетности: финансовые отчеты, примечания руководства, экологические отчеты, отчет об устойчивом развитии. Она выступает единым целым, показывает связи между этими разделами и поясняет, каким образом они влияют на возможности организации по созданию и поддержанию ее ценности. Вследствие этого интегрированную отчетность можно рассматривать как основное направление развития корпоративной отчетности и важный шаг на пути повышении ее ценности [17].

Для визуализации целевых установок, фундаментальных концепций и ведущих принципов, являющихся основой подготовки интегрированной отчетности, наряду с содержанием в приложении Б представлена ее схема [18].

1.2 Анализ состояния и развития отрасли железнодорожного транспорта

Железнодорожная отрасль – связующее звено экономической системы государства, без стабильной работы которого невозможно достижение устойчивых темпов экономического роста, обеспечение экономической целостности и безопасности страны [19; 20].

Ведущее положение железных дорог определяется технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта (возможность осуществлять круглогодичное регулярное движение, производить массовые перевозки грузов и обеспечивать мобильность трудовых ресурсов), а также географическими особенностями страны (большие расстояния перевозок, слабое развитие коммуникаций других видов транспорта в отдаленных регионах Сибири и Дальнего Востока, удаленность мест производства сырьевых ресурсов от пунктов их потребления) [21; 22].

Ключевая роль железнодорожного транспорта в транспортной системе подтверждается его долей в общем грузообороте страны, стабильно превышающей 40% и занимающей лидирующие позиции (исключая трубопроводный транспорт из-за его специфики). В структуре перевезенных грузов железнодорожный транспорт занимает второе место (17,5%), уступая только автомобильному [23].

Структура грузооборота и перевозок грузов по видам транспорта представлено в таблице 1.3.

Таблица 1.3 – Структура грузооборота и перевозок груза по видам транспорта за 2015 год

Вид транспорта	Перевезено грузов, млн т	Доля, %	Грузооборот, млрд т-км	Доля, %
Транспорт - всего	7 582	100,0	5 093	100,0
в том числе				
<i>железнодорожный</i>	<i>1 329</i>	<i>17,5</i>	<i>2 306</i>	<i>45,3</i>
автомобильный	5 041	66,5	232	4,6
трубопроводный	1 071	14,1	2 444	48,0
морской	19	0,3	42	0,8
внутренний водный	121	1,6	64	1,3
воздушный	1,2	0,0	5,4	0,1

В 2015 году деятельность транспортного комплекса в целом и железнодорожного транспорта характеризовалась падением коммерческих перевозок грузов. Основными причинами снижения показателя является сокращение объемов производства в строительной отрасли, торговом секторе, а также объемов внешней торговли. Значение показателя

перевезенных по железной дороге грузов снизилось на 3,3% в сравнении с 2014 годом. При этом рост грузооборота составил 0,2%. Положительная динамика грузооборота при снижении объемов погрузки связана с ростом средней дальности перевозок за счет увеличения перевозки грузов в экспортном сообщении [24].

Динамика грузооборота, приходящегося на железнодорожный транспорт, и перевезенных им грузов представлена на рисунке 1.2.

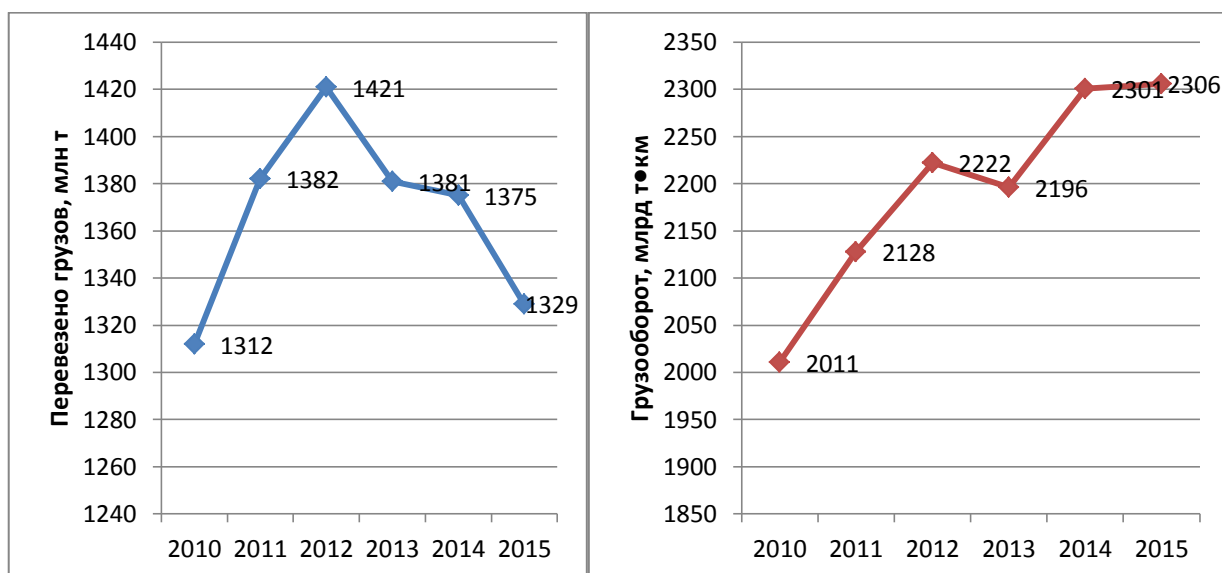


Рисунок 1.2 – Динамика перевезенных грузов и грузооборота, приходящихся на железнодорожный транспорт

Динамика удельного веса железнодорожного транспорта в структуре грузовых перевозок и грузооборота представлена на рисунке 1.3.

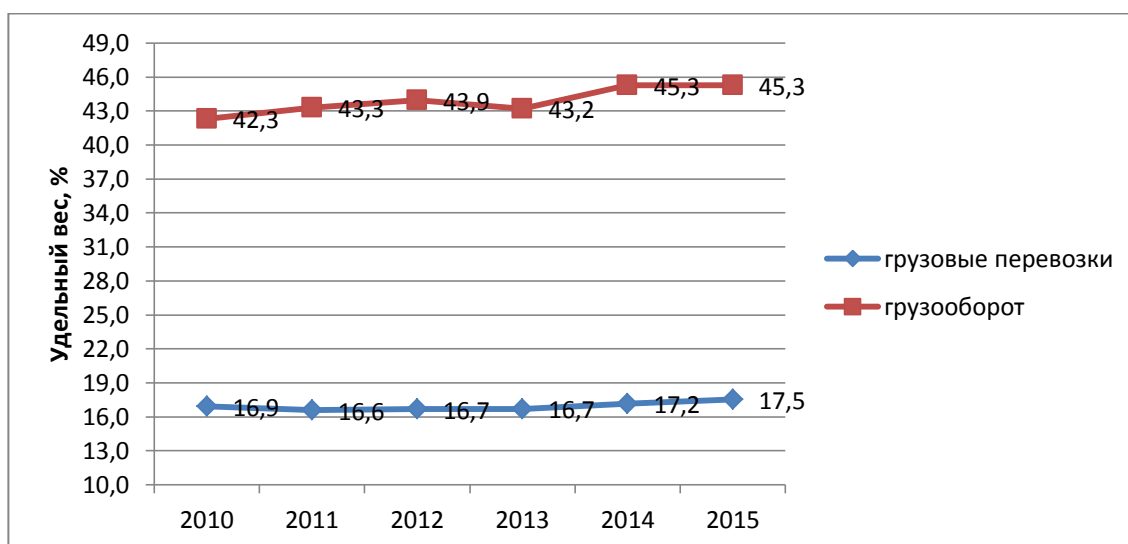


Рисунок 1.3 - Динамика удельного веса железнодорожного транспорта в структуре грузовых перевозок и грузооборота

Анализ изменений удельного веса железнодорожного транспорта в структуре грузовых перевозок и грузооборота показал значительное увеличение в сравнении с 2010 годом (на 3,0 процентных пункта по перевезенным грузам, на 0,6 процентных пункта по грузообороту).

Данные о количестве отправленных грузов в разрезе федеральных округов расположены в таблице 1.4

Таблица 1.4 – Отправление грузов железнодорожным транспортом общего пользования в разрезе федеральных округов

	2014	Удельный вес	2015	Удельный вес	Темп роста
	млн т	%	млн т	%	%
Российская Федерация	1375,4	100,0	1329,0	100,0	96,6
Центральный федеральный округ	218,2	15,9	203,6	15,3	93,3
Северо-Западный федеральный округ	156,7	11,4	148,0	11,1	94,4
Южный федеральный округ	87,7	6,4	85,0	6,4	96,9
Северо-Кавказский федеральный округ	14,5	1,1	13,6	1,0	93,8
Приволжский федеральный округ	200,6	14,6	189,3	14,2	94,4
Уральский федеральный округ	185,2	13,5	180,2	13,6	97,3
Сибирский федеральный округ	438,0	31,8	435,7	32,8	99,5
Дальневосточный федеральный округ	58,5	4,3	61,3	4,6	104,8
Крымский федеральный округ	4,0	0,3	1,5	0,1	37,5

По показателю отправленных грузов железнодорожным транспортом лидирующее положение занимает Сибирский федеральный округ (32,8%), что преимущественно связано с расположенным на его территории Кузнецким месторождением – крупнейшим угольным месторождением в стране. Наименьшего значения показатель достигает в Крымском федеральном округе. В большинстве регионов сократилось количество отправленных грузов в 2015 году в сравнении с 2014, что объясняет снижение объема грузовых перевозок в целом по стране [25].

При прогнозируемых темпах роста промышленного производства в среднесрочный период ожидается умеренный рост коммерческих перевозок грузов и грузооборота, которые к 2019 году достигнут 1 280,3 млн тонн и 2 453,4 млрд т-км, что составит 1,7 и 2,2 процента.

Значимость железнодорожной отрасли также прослеживается по показателям перевезенных пассажиров и пассажирооборота. Так доля железнодорожного транспорта в структуре пассажирских перевозок стабильно составляет около 5%, в структуре пассажирооборота – 23% в 2015 году и 25% в 2014 году. При этом из 1 025 млн перевезенных в 2015 году пассажиров 926,7 млн пассажиров приходится на пригородные

перевозки, 97,9 млн – на перевозки дальнего следования [24].

Динамика и структура пассажирских перевозок по видам транспорта представлена в таблице 1.5

Таблица 1.5 - Структура и динамика пассажирских перевозок по видам транспорта

Вид транспорта	2013	Доля	2014	Доля	2015	Доля
	млн человек	%	млн человек	%	млн человек	%
Транспорт - всего	19652	100,0	19558	100,0	19122	100,0
в том числе						
<i>железнодорожный</i>	1080	5,5	1076	5,5	1025	5,4
автобусный	11587	59,0	11554	59,1	11523	60,3
легковые такси	31	0,2	22	0,1	27	0,1
трамвайный	1629	8,3	1551	7,9	1478	7,7
троллейбусный	1735	8,8	1803	9,2	1616	8,5
метрополитен	3491	17,8	3437	17,6	3336	17,4
морской	0,5	0,0	6,9	0,0	9,6	0,1
внутренний водный	13	0,1	13	0,1	14	0,1
воздушный	86	0,4	95	0,5	94	0,5

Структура и динамика пассажирооборота расположена в таблице 1.6.

Таблица 1.6 – Структура и динамика пассажирооборота по видам транспорта

Вид транспорта	2013	Доля	2014	Доля	2015	Доля
	млрд пассажиро-км	%	млрд пассажиро-км	%	млрд пассажиро-км	%
Транспорт - всего	547,2	100,0	556,2	100,0	530,0	100,0
в том числе						
<i>железнодорожный</i>	138,5	25,3	130,0	23,4	120,6	22,8
автобусный	126,0	23,0	127,1	22,9	126,3	23,8
легковые такси	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,1
трамвайный	5,3	1,0	5,0	0,9	4,8	0,9
троллейбусный	5,7	1,0	6,4	1,2	6,0	1,1
метрополитен	45,6	8,3	45,4	8,2	44,6	8,4
морской	0,04	0,0	0,07	0,0	0,06	0,0
внутренний водный	0,6	0,1	0,5	0,1	0,5	0,1
воздушный	225,2	41,2	241,4	43,4	226,8	42,8

Пассажирооборот железнодорожного транспорта в 2015 году характеризуется падением относительно предыдущего года на 7,2%. Снижение показателя обусловлено значительным ростом тарифов в дальнем следовании на фоне усиления конкуренции со

стороны воздушного и автобусного транспорта, а также замедлением темпов экономического роста и снижением реальных располагаемых доходов населения [24].

Динамика среднегодовой численности работников отрасли проиллюстрирована на рисунке 1.4

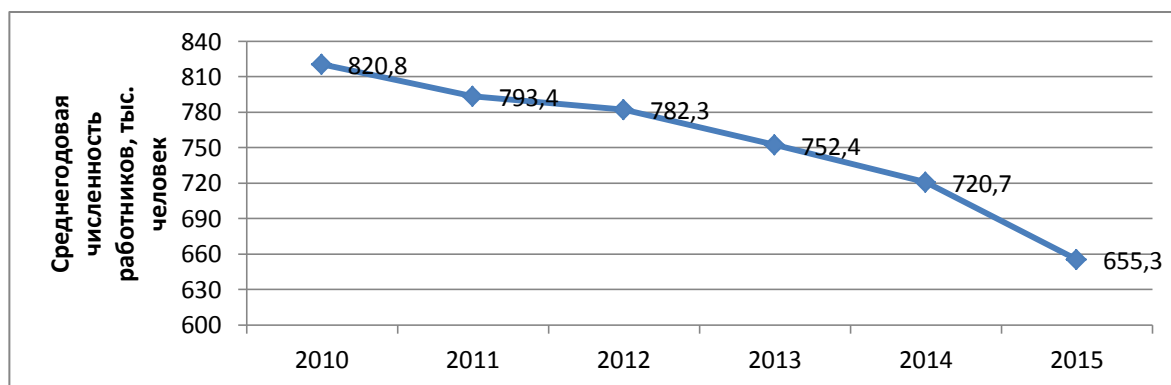


Рисунок 1.4 – Динамика среднегодовой численности работников железнодорожного транспорта

Среднегодовая численность работников, занятых в железнодорожной отрасли, составляет 655,3 тыс. человек и, при этом, ежегодно снижается. Сокращение численности железнодорожников сопряжено с политикой снижения издержек в целях сдерживания роста себестоимости перевозок.

Размер среднемесячной начисленной номинальной заработной платы работников железнодорожного транспорта представлен в таблице 1.7

Таблица 1.7 – Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников

	Тыс. рублей					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Вся экономика	20,9	23,4	26,6	29,8	32,5	34,0
Транспорт	26,5	29,8	33,1	36,4	38,9	41,1
Железнодорожный транспорт	28,7	32,5	35,5	38,8	41,0	44,0

Размер среднемесячной начисленной номинальной заработной платы железнодорожников стабильно превышает среднемесячную заработную плату, начисленную по стране и в целом по транспорту. При этом в 2015 году среднемесячная заработная плата железнодорожников на 29% выше данного показателя по стране и на 7% - по транспортной отрасли [26].

Инвестиции в железнодорожную отрасль возросли в сравнении с 2014 годом и достигают 339 млрд рублей в 2015 году, однако несмотря на это степень износа основного капитала продолжает расти, последние несколько лет опережая рост основных фондов.

Инвестиции в железнодорожную отрасль, представленные на рисунке 1.5

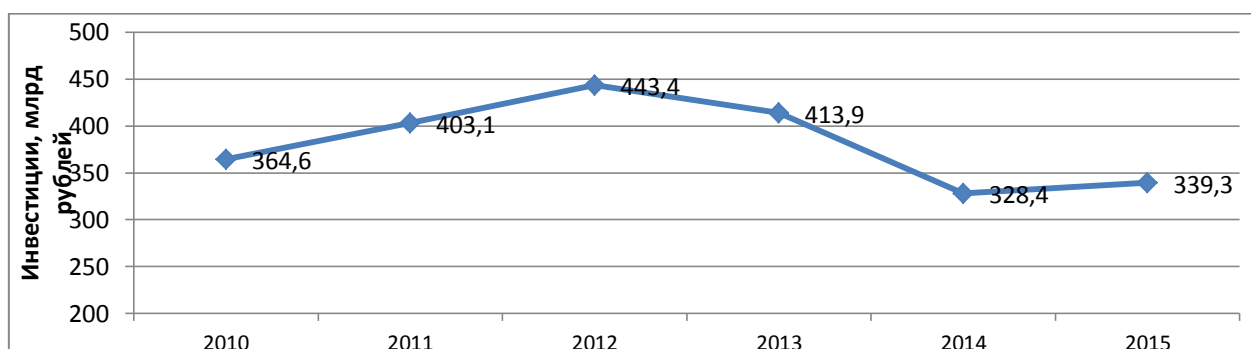


Рисунок 1.5 – Инвестиции в основные фонды железнодорожного транспорта

Основные фонды и степень их износа на предприятиях железнодорожного транспорта расположены в таблице 1.8.

Таблица 1.8 – Основные фонды и степень износа основных фондов организаций железнодорожного транспорта

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Основные фонды, млрд рублей	3322,7	3712,2	3921,1	4504,1	4563,2	4408,2
Темп роста, %	-	111,7	105,6	114,9	101,3	96,6
Степень износа основных фондов, %	28,9	30,4	33,0	32,8	34,3	36,3

Износ подвижного состава и инфраструктуры является основным сдерживающим фактором роста перевозок железнодорожным транспортом. В связи с этим для реализации потенциала железнодорожной отрасли объемы инвестиций необходимо увеличивать [21; 24; 27].

Значением железнодорожного транспорта обуславливается необходимость повышенного внимания к развитию его инфраструктуры, в связи с чем, в 2008 году распоряжением Правительства была утверждена «Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года». Ее основной целью выступает формирование условий для устойчивого социально-экономического развития страны, оптимизации товародвижения, а также укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности России, снижения совокупных транспортных издержек экономики и повышения ее конкурентоспособности.

Реализация стратегии позволит модернизировать и расширить российскую сеть железных дорог, повысить безопасность и экономичность железнодорожного транспорта,

что обеспечит снижение транспортных издержек хозяйствующих субъектов, создать транспортные условия для обеспечения динамичного развития экономики страны, роста внутреннего валового продукта и промышленного производства, а также оптимизировать структуру экономики и освоить новые промышленные районы [22].

1.3 Анализ капиталов для составления интегрированной отчетности предприятий железнодорожного транспорта

Поскольку в стандарте интегрированной отчетности сформулированы лишь общие рекомендации по составлению отчета и отсутствуют конкретные показатели, которые непосредственно должны быть раскрыты, а также рекомендации по их измерению, Российская региональная сеть по интегрированной отчетности способствует процессу интеграции практик составления отчета по отраслям. Далее необходимо проанализировать возможные методы оценки капиталов в целях составления интегрированной отчетности предприятий железнодорожного транспорта.

Производственный капитал оказывает прямое воздействие на деятельность организации, функционирующей в железнодорожной отрасли, и процесс создания стоимости, поскольку от состояния основных фондов и инфраструктуры зависит качество оказываемых услуг, безопасность перевозок, а также конкурентоспособность предприятия. Производственный капитал характеризуется следующими показателями:

- структура и динамика основных средств;
- показатели движения основных средств;
- показатели эффективности использования основных средств;
- инвестиции в основные фонды.

Показатели движения основных средств расположены в таблице 1.9.

Таблица 1.9 – Показатели движения основных средств [28; 29]

Показатель	Расчетная формула
Коэффициент поступления (Кп)	$Кп = \frac{\text{стоимость поступивших ОС}}{\text{стоимость ОС на конец года}}$
Коэффициент обновления (Коб)	$Коб = \frac{\text{стоимость поступления новых ОС}}{\text{стоимость ОС на конец года}}$
Коэффициент выбытия (Кв)	$Кв = \frac{\text{стоимость выбывших ОС}}{\text{стоимость ОС на начало года}}$
Коэффициент ликвидации (Кл)	$Кл = \frac{\text{стоимость ликвидированных ОС}}{\text{стоимость ОС на конец года}}$
Коэффициент износа (Киз)	$Киз = \frac{\text{сумма износа}}{\text{первоначальная стоимость ОС}}$
Коэффициент годности (Кг)	$Кг = 1 - Киз$

Формулы и характеристика показателей эффективности использования основных средств приведены в таблице 2.10.

Таблица 1.10 – Показатели эффективности использования основных средств [28; 29]

Показатель	Расчетная формула	Характеристика
Фондоотдача (ФО)	$ФО = \frac{В}{ОС}$, В – выручка от продажи услуг; ОС – среднегодовая стоимость ОС	характеризует объем реализованной продукции (оказанных услуг), приходящийся на единицу стоимости основных средств
Фондоемкость (ФЕ)	$ФЕ = \frac{ОС}{В}$	характеризует стоимость основных фондов, приходящуюся на единицу стоимости реализованной продукции (оказанных услуг)
Фондорентабельность (ФР)	$ФР = \frac{\text{Прибыль до н/я}}{ОС}$	показывает размер прибыли, приходящийся на единицу стоимости основных фондов

Одна из основных проблем развития современной экономики – истощение природных запасов и снижение качества природного капитала, то есть всех природных ресурсов, используемых предприятием в своей деятельности. Для организаций, которые не смогут приспособить свою бизнес-модель к экономической реальности истощения природного капитала, проблемы, связанные с его кризисом, могут привести к ухудшению положения на рынке, поэтому анализ, оценка и корректный учет природного капитала становятся важными вопросами предприятия любой отрасли [30; 31].

Показатели, отражающие природный капитал:

- характеристика земельных участков, принадлежащих компании;
- динамика и структура потребления природных ресурсов;
- динамика и структура природоохранных инвестиций;
- показатели загрязнения окружающей среды;
- показатели экологической безопасности: объем сбросов загрязняющих веществ в водные объекты, рациональность водопотребления.

Человеческий капитал представляет собой ресурс организации, способный генерировать будущие потоки доходов и являющийся ресурсом конкурентного преимущества. Человеческий капитал имеет особую актуальность для организаций железнодорожного транспорта в связи с выделением ряда направлений его деятельности в конкурентный сектор, что требует повышенного внимания к сотрудникам, их навыкам и квалификации [32]. Показатели, характеризующие человеческий капитал:

- динамика численности персонала;
- структура персонала по квалификации, образованию, возрасту;
- показатели движения рабочей силы;
- показатели производственного травматизма;
- инвестиции в человеческий капитал, в том числе затраты на переподготовку персонала;
- характеристика социальной поддержки сотрудников;
- уровень оплаты труда;
- уровень производительности труда;
- оценка человеческого капитала с использованием моделей (методов) оценки человеческих ресурсов.

Показатели движения рабочей силы расположены в таблице 1.11.

Таблица 1.11 – Показатели движения рабочей силы [28]

Показатель	Расчетная формула
Коэффициент приема	$K_{пр.} = \frac{\text{Число принятых за период работников}}{\text{Среднесписочная численность работников}}$
Коэффициент выбытия	$K_{выб.} = \frac{\text{Число выбывших за период работников}}{\text{Среднесписочная численность работников}}$
Коэффициент текучести	$K_{тек.} = \frac{\text{Число работников, выбывших по собственному желанию и из-за нар-я труд. дисц-ны}}{\text{Среднесписочная численность работников за период}}$
Коэффициент замещения	$K_{з.} = \frac{\text{Число принятых работников} - \text{Число выбывших работников}}{\text{Среднесписочная численность работников за период}}$
Коэффициент постоянства	$K_{пост.} = \frac{\text{Число работников, состоящих в списочном составе весь период}}{\text{Среднесписочная численность работников за период}}$

Одной из моделей оценки человеческого капитала, наиболее удобной с точки зрения доступности информации и проведения расчетов, является модель неприобетенного гудвилла Германсона. Она основана на предположении, что способность зарабатывать сверхприбыль генерируется человеческими ресурсами, поэтому доходы сверх уровня, ожидаемого на основе сравнения с фирмами той же отрасли, относятся на оценку человеческих ресурсов. Сверхдоходы вычисляются как разность между текущей прибылью компании и обычной (средней) прибылью этой фирмы или отрасли за прошлые периоды. Метод Германсона предполагает прогнозирование будущих доходов компании и распределение любых превышений над нормальной ожидаемой прибылью на стоимость человеческих ресурсов, для чего необходимо вычислить норму рентабельности активов и сравнить ее со средней нормой рентабельности активов по отрасли, рынку или экономике. Сравнение производится для отчетного года и четырех предшествующих ему лет.

Полученный в результате показатель именуется коэффициентом эффективности [33]:

$$K_e = \frac{5\frac{RF_0}{RE_0} + 4\frac{RF_1}{RE_1} + 3\frac{RF_2}{RE_2} + 2\frac{RF_3}{RE_3} + \frac{RF_4}{RE_4}}{15}, \quad (1)$$

где K_e – коэффициент эффективности;

RF_0 – норма рентабельности активов компании в отчетном году;

RE_0 – средняя норма рентабельности по отрасли (рынку, экономике) в текущем году;

RF_1, RF_2, RF_3, RF_4 – норма рентабельности активов компании для первого, второго, третьего, четвертого, предшествующих отчетному, периодов соответственно;

RE_1, RE_2, RE_3, RE_4 – норма рентабельности по отрасли (рынку, экономике) для первого, второго, третьего, четвертого, предшествующего отчетному периоду соответственно.

Полученные результаты интерпретируются следующим образом:

- $K_e < 1$ - компания неэффективно использует человеческие ресурсы, и они не должны признаваться в качестве активов;

- $K_e > 1$ - человеческие ресурсы используются рационально и компания имеет «неприобретенный гудвилл» в форме управленческих способностей, специальных навыков, социальных компетенций, создаваемых человеческими активами. Р. Германсон считает необходимым оценивать их через вычисление приведенной стоимости будущих потоков заработной платы занятого персонала с использованием коэффициента эффективности как ставки дисконтирования. При этом используется прогнозная заработная плата на предстоящие пять лет.

Интеллектуальный капитал - это система преимуществ компании, позволяющая генерировать стоимость в будущем [34; 35]. Традиционно в структуре интеллектуального капитала выделяют три элемента: человеческий капитал – совокупность врожденных способностей и приобретенных знаний, навыков и мотиваций, целесообразное использование которых способствует увеличению дохода; структурный (организационный) капитал – организационные структуры и процессы, внутренняя корпоративная культура, совокупность процедур, технологий, систем управления; капитал отношений – устойчивы отношения с клиентами, поставщиками, репутация, лояльность потребителей, удовлетворенность клиентов [36; 37]. Поскольку в составе капитала, отражаемого в интегрированной отчетности, выделены человеческий и социально-репутационный, интеллектуальный капитал в интегрированной отчетности не включает таких элементов, как научные или технические знания, учитываемые в человеческом капитале, и лояльность клиентов и поставщиков, являющихся элементом социального капитала [11].

Показатели, используемые для оценки интеллектуального капитала:

- динамика и структура затрат на интеллектуальный капитал;
- показатели принадлежащих компании объектов интеллектуальной собственности;
- показатели затрат на инновации, затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, на приобретение новых технологий;
- удельный вес нематериальных активов в валюте баланса.

Источниками формирования социального капитала являются порядочность и ответственность компании во взаимоотношениях с контрагентами и персоналом. Социальный капитал реализуется во взаимоотношениях с контрагентами посредством повышения репутации компании, что приводит к снижению транзакционных издержек, росту объема продаж. Кроме того, социальный капитал дает выгоды во внутренней среде компании за счет роста сплоченности работников, их сотрудничества, что обеспечивает снижение текучести, рост профессионализма и производительности труда [11]. Показатели, характеризующие социальный капитал:

- рыночная доля компании;
- показатели сотрудничества с контрагентами (основные покупатели, доля постоянных и новых контрагентов);
- состав, структура и динамика социальных инвестиций.

Финансовый капитал по источникам его формирования делится на собственный и заемный, по направлениям использования — на основной (внеоборотные активы) и оборотный. Основными источниками финансового капитала являются средства участников, инвестированные в компанию, нераспределенная прибыль, банковские кредиты, облигации, займы, лизинг. От структуры источников капитала зависят финансовая устойчивость компании и средневзвешенная стоимость капитала. Финансовый капитал выступает, с одной стороны, ключевым ресурсом, без которого невозможно создание и управление другими видами капитала, и, с другой стороны, результатом использования иных видов капитала [38; 39]. Показатели для анализа финансового капитала:

- анализ рентабельности (ROA, ROE, ROS, факторный анализ рентабельности по формуле «Du Pont»);
- динамика и структура инвестированного капитала по источникам формирования и направлениям использования;
- финансовый рычаг, эффект финансового рычага;

Показатели рентабельности характеризуют эффективность работы предприятия в целом, доходность различных направлений деятельности, окупаемость затрат и используются для оценки деятельности предприятия.

Основные показатели рентабельности представлены в таблице 1.12 [28].

Таблица 1.12 – Показатели рентабельности

Показатель	Расчетная формула	Характеристика
Рентабельность активов (ROA)	$ROA = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}}$	отражает величину прибыли на единицу стоимости всех финансовых ресурсов организации независимо от источников их финансирования
Рентабельность собственного капитала (ROE)	$ROE = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Собственный капитал}}$	показывает, какая часть прибыли приходится на каждый рубль собственного капитала компании
Рентабельность продаж (ROS)	$ROS = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Выручка от продаж}}$	отражает способность генерировать прибыль от продаж (показывает, какую часть выручки составляет прибыль)

Формула «Du Pont» представляет собой выражение, описывающее зависимость рентабельности активов от рентабельности продаж и оборачиваемости активов [40, стр. 21]:

$$ROA = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}} = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Выручка от продаж}} \cdot \frac{\text{Выручка от продаж}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}} \quad (2)$$

Оборачиваемость активов характеризует количество продаж, которое может быть сгенерировано данным количеством активов [41].

Расширенная формула «Du Pont» позволяет выявить зависимость рентабельности собственного капитала от рентабельности продаж, оборачиваемости активов и мультипликатора собственного капитала – отношения всех средств, авансированных в деятельность предприятия, и собственного капитала [42].

$$ROE = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Собственный капитал}} = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Выручка от продаж}} \cdot \frac{\text{Выручка от продаж}}{\text{Среднегодовая стоимость активов}} \cdot \frac{\text{Среднегодовая стоимость активов}}{\text{Собственный капитал}} \quad (3)$$

Финансовый рычаг – показатель, характеризующий структуру инвестированного капитала по источникам формирования – отношение заемного капитала к собственным средствам компании [29]. Эффект финансового рычага представляет собой приращение рентабельности собственного капитала в результате использования заемных средств, не смотря на их платность.

$$\text{ЭФР} = (1 - \text{Ст.НП}) \cdot (\text{ЭР} - \text{СПС}) \cdot \frac{\overline{\text{ЗС}}}{\overline{\text{СК}}}, \quad (4)$$

где Ст.НП – ставка налога на прибыль;

ЭР - экономическая рентабельность активов, рассчитывается по формуле (5);

СПС – средняя процентная ставка по заемным средствам (отношение процентов к уплате к средней величине заемных средств).

$$\text{ЭР} = \frac{EBIT \text{ (прибыль до вычета процентов и налогообложения)}}{\overline{\text{СК}} + \overline{\text{ЗС}}} \quad (5)$$

Значение показателя интерпретируется следующим образом:

- ЭФР > 0 – привлечение заемных средств выгодно, так как выгода от их использования превышает процентные выплаты;
- ЭФР = 0 – выгода от дополнительного заимствования средств равна расходам на их привлечение;
- ЭФР < 0 – процентные выплаты превышают выгоды от использования заемных средств, следовательно, привлечение последних невыгодно.

Таким образом, интегрированная отчетность является серьезным шагом на пути удовлетворения требований современного рынка, выражающихся в обострении конкуренции между экономическими субъектами и необходимости повышения их инвестиционной привлекательности, в том числе для предприятий железнодорожной отрасли, играющей ключевую роль транспортной системе страны. В процессе составления отчета для оценки и раскрытия капиталов целесообразно использовать предложенные показатели.

2 Предложения по формированию интегрированной отчетности для предприятий железнодорожного транспорта на примере ПАО «ТрансКонтейнер»

2.1 Характеристика ПАО «ТрансКонтейнер» как одного из представителей отрасли железнодорожного транспорта

Публичное акционерное общество «ТрансКонтейнер» – российская транспортная компания, интермодальный контейнерный оператор, оперирующий крупнейшим в стране парком контейнеров (более 60 тысяч) и фитинговых платформ (более 20 тысяч) [43].

Первоначально в октябре 2003 года предприятие было создано в качестве филиала ОАО «Российские железные дороги». В 2006 году филиал был преобразован в открытое акционерное общество — дочернюю компанию ОАО «РЖД».

Структура акционерного капитала общества по состоянию на 31 декабря 2015 года представлена на рисунке 2.1.

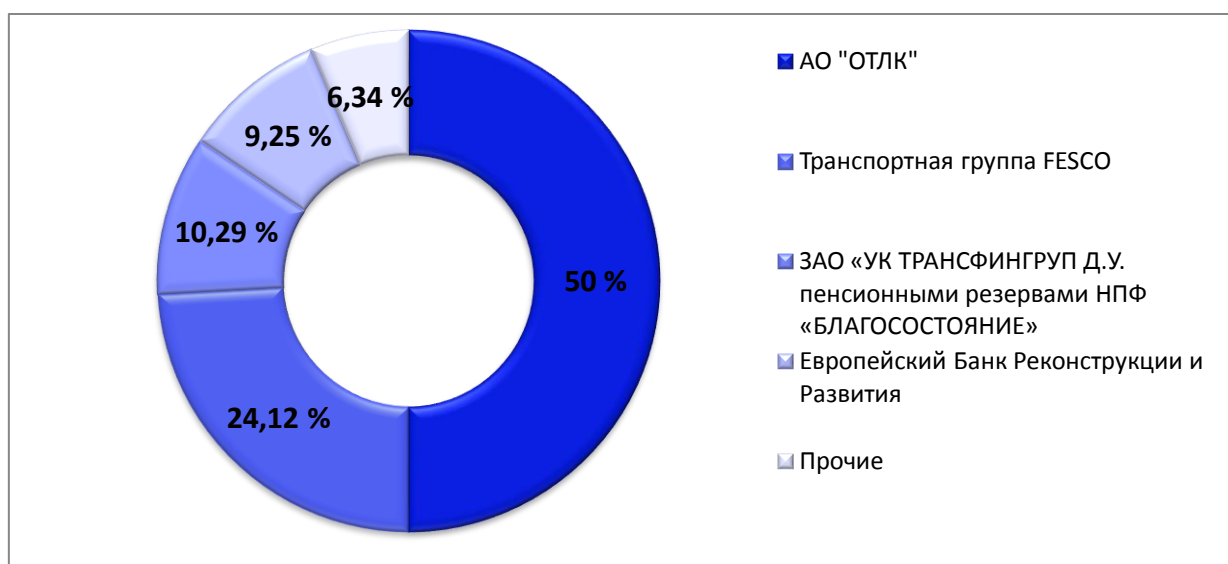


Рисунок 2.1 – Структура акционерного капитала ПАО «ТрансКонтейнер», %

За время существования предприятия была создана широкая сеть представительств и филиалов. На территории России присутствует 15 филиалов, в других странах насчитывается 7 представительств. В трех государствах у предприятия имеются дочерние общества (Словакия, Корея, Австрия). Вследствие обширной географии присутствия, деятельность ПАО «ТрансКонтейнер» охватывает территорию России, азиатского региона и присутствует в Европе. Несмотря на это, предприятие стремится к расширению маршрутной сети и разрабатывает новые проекты перевозок.

Структура ПАО «ТрансКонтейнер» расположена на рисунке 2.2



Рисунок 2.2 - Организационная структура ПАО «ТрансКонтейнер»

В таблице 2.1 приведены сведения о ключевых направлениях деятельности и услугах предприятия, их доле в выручке по состоянию за 2015 год.

Таблица 2.1 – Сведения о ключевых видах деятельности ПАО «ТрансКонтейнер»

Бизнес-направление	Основные услуги	Доля в выручке, %
Железнодорожные контейнерные перевозки	<p>предоставление подвижного состава для перевозки клиентских грузов в собственных контейнерах компании;</p> <p>предоставление подвижного состава для перевозки контейнеров клиентов;</p> <p>предоставление в аренду вагонов и контейнеров;</p> <p>оказание услуг по перевозке грузов в специализированных контейнерах</p>	10,3

Окончание таблицы 2.1

Бизнес-направление	Основные услуги	Доля в выручке, %
Экспедиторские и логистические услуги	экспедирование груза, в т.ч. подготовка транспортных документов, таможенная очистка и т.д.; отслеживание контейнерных грузов, планирование и оптимизация графика поставок; организация мультимодальных контейнерных поставок «от двери до двери»	74,4
Терминальные и агентские услуги	погрузка, разгрузка, хранение контейнеров (в рамках агентского соглашения с ОАО «РЖД»); дополнительные терминальные услуги (загрузка/выгрузка груза в/из контейнера, подготовка контейнера под погрузку и т.д.); услуги складов временного хранения (СВХ)	5,0
Контейнерные автоперевозки	транспортировка контейнеров между железнодорожным терминалом и складом клиента; перевозка под таможенным контролем и доставка контейнеров от таможенного поста до склада клиента	2,0

Миссия предприятия - эффективно содействовать бизнесу клиентов, быстро, надежно и комплексно решая их задачи по логистике и доставке грузов в контейнерах. Его стратегическая цель заключается в увеличении стоимости общества за счет расширения масштаба и эффективности бизнеса. С учетом указанной стратегической цели в 2013 году Советом директоров была принята стратегия развития ПАО «ТрансКонтейнер» до 2020 года.

Основные направления стратегии отражены в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Базовые аспекты стратегии ПАО «ТрансКонтейнер»

Прогноз	Ключевые показатели к 2020 году
Железнодорожные контейнерные перевозки	
устойчивый рост рынка контейнерных перевозок в России и странах СНГ примерно на 7 % в год на фоне роста экономики, потребительского спроса, производства промышленной продукции	увеличение парка фитинговых платформ до 42 тыс. единиц, за счет приобретения 80-футовых платформ, посредством ежегодного направления на капитальные вложения в среднем от 20 до 30 % очищенной выручки

Окончание таблицы 2.2

Прогноз	Ключевые показатели к 2020 году
Терминальный бизнес	
построение эффективной сети терминалов с высокой загрузкой перерабатывающих мощностей	стабилизация к концу 2015 года рыночной доли на уровне 23 % с последующим ее повышением до 25 % до 2020 года
Экспедирование и логистика	
рост комплексных транспортно-логистических услуг с высокой добавленной стоимостью	рост доли в очищенной выручке к 2020 году до 50 % за счет увеличения числа ускоренных контейнерных поездов (поездов, состоящих исключительно из вагонов, груженных контейнерами, осуществляющих перевозку по утвержденному расписанию с высокой скоростью)
Система продаж и клиентского сервиса	
реализация преимуществ вертикальной интеграции бизнеса и широкой сети географического присутствия, позволяющих обеспечивать транспортную доступность в сегменте перевозки грузов для любых категорий клиентов	развитие интернет-продаж, позволяющих клиентам дистанционно разместить заказ на услуги, оплатить их услуги, получить в онлайн-режиме актуальную информацию о перемещениях контейнера с грузом

В 2015 году предприятие столкнулось с рисками, которые внесли коррективы в план реализации существующей стратегии. Так вместо заложенной в стратегию предпосылки роста рынка контейнерных перевозок как прямой функции экономического подъема, а также роста объемов торговли и грузовой базы отрасли основным фактором динамики контейнерного рынка стала конкурентная борьба внутри транспортной отрасли между альтернативными видами перевозок в условиях сокращающейся грузовой базы. Это повлияло как на темпы роста перевозок подвижным составом организации, которые существенно отклонились от заложенных в стратегии, так и на ценовую конъюнктуру рынка контейнерных перевозок. Результатом стала негативная динамика экономических показателей деятельности ПАО «ТрансКонтейнер», повышающая вероятность недостижения стратегических целей.

В связи с указанными обстоятельствами предприятием был изменен фокус при выборе инструментов реализации стратегии. Так вместо преимущественного использования инструментов экстенсивного развития, среди которых можно выделить наращивание парка подвижного состава и географическая экспансия, теперь больший вес стал приходиться на инструменты, обеспечивающие рост конкурентоспособности в условиях ограниченной грузовой базы.

Основные показатели реализации стратегии по ее направлениям в 2015 году представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Показатели реализации стратегии в 2015 году

Направление стратегии	Результаты
Железнодорожные контейнерные перевозки	в условиях сокращения грузовой базы были пересмотрены подходы к инвестициям в подвижной состав, и не осуществлялись закупки новых платформ, в результате чего парк фитинговых платформ сократился на 9,1 %
Терминальный бизнес	проводилась модернизация инфраструктуры терминальных комплексов; доля на рынке терминальной переработки контейнеров не изменилась по сравнению с предыдущим годом и составила 23 %
Экспедирование и логистика	смещение запросов клиентов от получения отдельных видов транспортных услуг в сторону комплексных логистических решений «под ключ», в результате чего доля услуг интегрированной логистики увеличилась до 61,6 %
Система продаж и клиентского сервиса	внедрены программные продукты, позволяющие существенно упростить документооборот на сухопутных погранпереходах; была продолжена реализация стратегической задачи по развитию технологии продаж через интернет, в связи с чем география онлайн-сервиса выросла с менее чем 5,5 тыс. до более чем 42 тыс. железнодорожных направлений

Структура органов управления и контроля ПАО «ТрансКонтейнер» приведена в приложении В. Основным органом, определяющим стратегическую направленность деятельности организации, выступает совет директоров.

Роль органов управления и контроля описана в таблице 2.4

Таблица 2.4 – Роль органов управления и контроля ПАО «ТрансКонтейнер»

Орган управления и контроля	Роль
Совет директоров	отвечает за стратегическое управление, долгосрочное развитие; определяет миссию и стратегию предприятия, устанавливает стратегические цели; формирует эффективные исполнительные органы и обеспечивает контроль их деятельности; утверждает политику в области внутреннего контроля и управления рисками
Комитет по аудиту	контролирует обеспечение полноты, точности и достоверности финансовой отчетности, играет ключевую роль в области внутреннего контроля и корпоративного управления, обеспечивает независимость и объективность осуществления функций внутреннего и внешнего аудита

Окончание таблицы 2.4

Орган управления и контроля	Роль
Комитет по кадрам и вознаграждениям	создан в целях предварительного рассмотрения вопросов, связанных с формированием эффективной и прозрачной политики и практики вознаграждений, вопросов, связанных с осуществлением кадрового планирования, профессиональным составом, эффективностью работы и вознаграждением Совета директоров, исполнительных органов и иных ключевых руководящих работников
Комитет по стратегии	обеспечение эффективной работы совета директоров в области разработки, контроля исполнения и корректировки стратегии, подготовка предложений по ее актуализации
Корпоративный секретарь	обеспечение эффективного взаимодействия с акционерами, координация действий предприятия по защите прав и интересов акционеров, обеспечение эффективной работы совета директоров и его комитетов
Исполнительные органы (генеральный директор и правление)	осуществляют достижение стратегических целей и задач, определенных Советом директоров; реализуют перспективные планы и программы деятельности; осуществляют управление персоналом, мотивацию работников и перспективное кадровое планирование; управляют деятельностью филиалов и дочерних обществ
Служба внутреннего аудита	создана в целях оказания содействия Совету директоров и исполнительным органам в повышении эффективности управления, совершенствовании его финансово-хозяйственной деятельности путем системного и последовательного подхода к анализу и оценке систем внутреннего контроля, а также корпоративного управления

Бизнес-модель предприятия представлена в приложении Г. Она оптимизирована под разветвленную клиентскую базу и широкую географию присутствия, обеспечивает полный спектр сервисов для всех категорий клиентов – от услуг предоставления оборудования и инфраструктуры до сложных мультимодальных транспортно-логистических решений «под ключ» по принципу «от двери до двери».

К основным рискам, выделяемым предприятием, относятся:

- недостижение стратегических целей вследствие неблагоприятных макроэкономических условий;
- ухудшение рыночной конъюнктуры как результат обострения конкуренции между операторами подвижного состава на рынке железнодорожных контейнерных перевозок;
- снижение конкурентоспособности из-за неспособности своевременно среагировать на изменение потребностей клиентов и интенсивности спроса;

- неэффективная организация перевозок (в том числе рост порожних пробегов);
- неэффективное обслуживание клиентов;
- производственный травматизм.

Возможности предприятия и лидирующее положение на рынке контейнерных перевозок определяются его конкурентными преимуществами, среди которых:

- сетевой масштаб бизнеса, позволяющий обслуживать большое количество клиентов в России и за рубежом;
- наличие базы ключевых активов – фитинговых платформ, контейнеров и терминалов, позволяющее оперативно реагировать на запросы клиентов и гарантировать качество сервиса;
- наличие сервиса интернет-продаж, позволяющего дистанционно размещать заказ, а также получать актуальную информацию о местонахождении груза.

2.2 Формирование показателей для оценки капиталов ПАО «ТрансКонтейнер» и определение их структуры

Произведем оценку капиталов ПАО «ТрансКонтейнер» как представителя отрасли железнодорожного транспорта на основе данных его бухгалтерской (финансовой) отчетности и нефинансовой информации за 2015 год посредством предложенных ранее показателей.

В состав основных фондов ПАО «ТрансКонтейнер» входят здания, сооружения и передаточные устройства, машины и оборудование, транспортные средства, производственный и хозяйственный инвентарь, земельные участки. Более пятидесяти процентов в структуре основных средств, вследствие специфики деятельности организации, принадлежит транспортным средствам.

Стоимость грузовых вагонов, имеющих в собственности предприятия, сократилось в 2015 году на 6,1 % в сравнении с предыдущим периодом, поскольку, в связи со слабым рыночным спросом в течение года ПАО «ТрансКонтейнер» не проводило закупок подвижного состава, а также произвело списание подвижного состава с истекшим сроком службы.

Темп прироста контейнеров составил 4,7%, из-за чего их доля в структуре основных средств увеличилась с 7,4% до 8,1%. Причиной послужило наращение парка собственных крупнотоннажных контейнеров. Так, за год контейнерный парк пополнился 3 233 единицами 20-футовых и 40-футовых контейнеров, при этом и было списано 2 849 единиц 20-футовых и 40-футовых контейнеров. В результате за 2015 г. парк крупнотоннажных контейнеров

увеличился более чем на 3,2 тыс. единицы и на 31 декабря 2015 года составил 64 596 единиц. В целом структура основных средств предприятия стабильна.

Структура основных средств ПАО «ТрансКонтейнер» представлена в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Структура основных средств ПАО «ТрансКонтейнер»

Наименование групп объектов основных средств	Остаточная стоимость на 31.12.2014	Удельный вес	Остаточная стоимость на 31.12.2015	Удельный вес	Темп роста
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	%
Всего ОС	34 681 833	100,0	33 730 344	100,0	97,2
Здания	5 123 884	14,7	5 262 674	15,6	102,7
Сооружения и передаточные устройства	4 820 359	13,8	4 659 929	13,8	96,6
Машины и оборудование	1 630 566	4,7	1 799 239	5,3	110,3
Транспортные средства	20 390 661	58,7	19 165 949	56,8	93,9
в т.ч. грузовые вагоны	20 275 678	58,4	19 039 172	56,5	93,9
Производственный и хозяйственный инвентарь	2 606 233	7,5	2 730 144	8,1	104,7
в т.ч. контейнеры	2 591 435	7,4	2 720 401	8,1	104,9
Земельные участки	101 645	0,2	104 372	0,3	102,6
Прочие	8 485	0,0	8 037	0,0	94,7

При анализе показателей движения основных средств предприятия можно сделать следующие выводы. Коэффициент поступления показывает, что на конец 2015 года примерно 3% имеющихся основных фондов составляют вновь введенные основные средства. Данный показатель значительно снизился в сравнении с предшествующим периодом, что свидетельствует о снижении организацией затрат на приобретение основных средств.

В соответствии с коэффициентом выбытия около 2% от имеющихся на начало года основных фондов выбыло с предприятия в отчетном периоде, значение показателя незначительно увеличилось в периоде с 2014 по 2015 год.

Коэффициент износа выше, чем в среднем по отрасли (0,363) и имеет положительную тенденцию, что свидетельствует о росте накопленной амортизации основных средств. В соответствии с коэффициентом годности остаточная стоимость основных средств предприятия составляет около 60% их первоначальной стоимости. Значения показателей отражают низкие темпы обновления основных средств на предприятии.

Показатели движения основных средств приведены в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Показатели движения основных средств ПАО «ТрансКонтейнер»

Показатель	2014 г.	2015 г.
Первоначальная стоимость основных средств (на начало года), тыс. рублей	52 634 038	56 443 976
Поступление основных средств, тыс. рублей	4 728 904	1 636 901
Выбытие основных средств, тыс. рублей	918 966	948 837
Первоначальная стоимость основных средств (на конец года), тыс. рублей	56 443 976	57 132 040
Амортизация на конец года, тыс. рублей	21 762 144	23 401 696
<i>Коэффициент поступления, доли</i>	<i>0,083</i>	<i>0,028</i>
<i>Коэффициент выбытия, доли</i>	<i>0,017</i>	<i>0,016</i>
<i>Коэффициент износа, доли</i>	<i>0,385</i>	<i>0,409</i>
<i>Коэффициент годности, доли</i>	<i>0,615</i>	<i>0,591</i>

Коэффициент фондоотдачи увеличился в сравнении с 2014 годом, что свидетельствует о повышении эффективности использования основных фондов, и составил 1,3 – на рубль основных средств в 2015 году приходится 1,3 рубля выручки. Низкое значение показателя обуславливается спецификой отрасли. В соответствии с коэффициентом фондоемкости на рубль выручки приходится 0,9 рубля стоимости основных фондов. На единицу стоимости основных средств предприятия приходится 0,1 рубль прибыли.

Показатели эффективности использования основных средств представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7 – Показатели эффективности использования основных средств ПАО «ТрансКонтейнер»

Показатели	2014 г.	2015 г.
Выручка от продаж, тыс. рублей	36 513 174	42 342 070
Среднегодовая стоимость основных средств, тыс. рублей	33 622 359	34 206 089
Прибыль до налогообложения, тыс. рублей	5 095 219	2 570 650
<i>Фондоотдача, руб./руб.</i>	<i>1,1</i>	<i>1,3</i>
<i>Фондоемкость, руб./руб.</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>
<i>Фондорентабельность, руб./руб.</i>	<i>0,2</i>	<i>0,1</i>

Финансовые вложения в основные фонды предприятия сократились на 42,2 % по сравнению с предшествующим периодом и составили 2 434 млн рублей в 2015 году (в 2014 году - 4 212 млн рублей), что соотносится со снижением темпов обновления основных средств. Основным объемом капитальных вложений в рассматриваемом периоде был направлен

на модернизацию терминальной инфраструктуры, а также возмещение выбытия и увеличение парка контейнеров.

Природный капитал рассматриваемой организации характеризуется следующими показателями. ПАО «ТрансКонтейнер» проводит мероприятия по оптимизации влияния своей деятельности на окружающую среду. Так, на предприятии разрабатываются проекты предельно допустимых выбросов (ПДВ), предельно допустимых сбросов (ПДС), нормативов образования отходов и лимитов на их размещение (ПНООЛР); санитарно-защитных зон (СЗЗ); заключены договоры на вывоз и утилизацию опасных отходов со специализированными организациями, имеющими соответствующие лицензии; на некоторых контейнерных терминалах введены в эксплуатацию системы очистки сточных вод, произведено устройство ливневой канализации. В 2015 году было продолжено внедрение энергосберегающих осветительных приборов, затраты на приобретение и установку которых составили 1 189 тыс. рублей.

Большую часть в структуре экологических затрат составляют затраты на предотвращение воздействий на окружающую среду и систему экологического менеджмента (82,3% в 2015 году). Общая сумма затрат после увеличения в 2014 году сократилась на 17,7% в 2015 году по сравнению с предыдущим периодом, что свидетельствует об уменьшении количества природоохранных мероприятий. Также сократились затраты на исследования и разработки (на 50,4%).

Информация об инвестициях на охрану окружающей среды представлена в таблице 2.8.

Таблица 2.8 – Затраты и инвестиции на охрану окружающей среды ПАО «ТрансКонтейнер»

Показатель	Тыс. рублей		
	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Всего, в т. ч.:	34 440,2	42 350,1	34 842,4
Затраты, связанные с обращением с отходами и очисткой выбросов, а также ликвидацией экологического ущерба	7 992,3	5 709,5	5 530,4
Затраты на предотвращение воздействия на окружающую среду и систему экологического менеджмента	25 327,4	35 390,3	28 692,0
Исследования и разработки	1 120,5	1 250,3	620,0

Общее количество воды, забираемой предприятием, составляет 40 829 литров в 2015 году. При этом 83,8% забираемой воды составляют подземные воды, 8,3% - сточные воды

других организаций; оставшиеся 7,9% приходится на муниципальные системы водоснабжения.

Количество используемой предприятием воды представлено на рисунке 2.3.

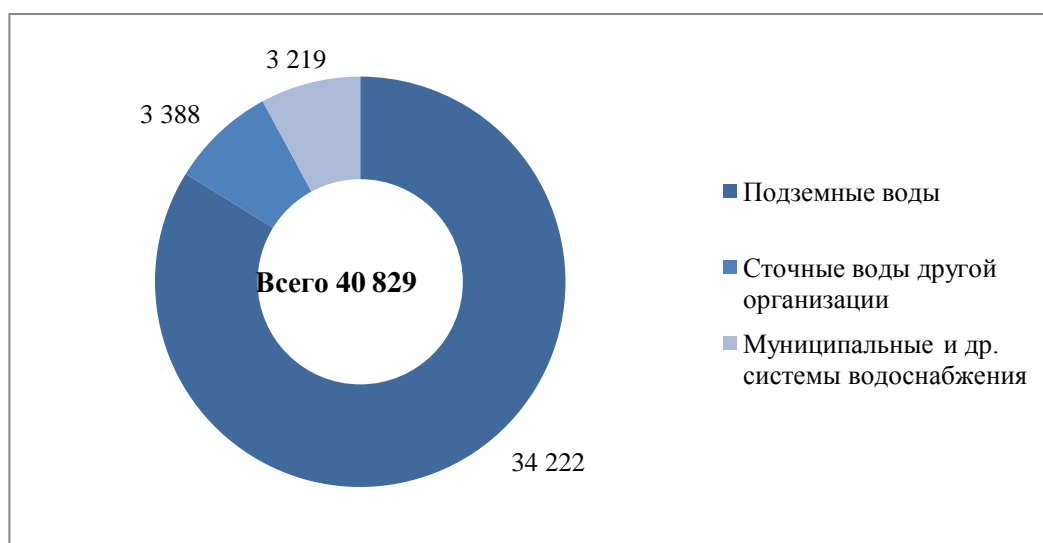


Рисунок 2.3 - Общее количество забираемой воды ПАО «ТрансКонтейнер» в 2015 году, литры

В процессе осуществления своей деятельности ПАО «ТрансКонтейнер» использует электроэнергию, дизельное топливо, бензин, природный газ, а также тепловую энергию. Объем потребления электроэнергии в натуральном выражении сократился на 3,3% в 2015 году в сравнении с предшествующим периодом, что связано преимущественно с продолжением внедрения предприятием энергосберегающих осветительных приборов. Также снизилось потребление дизельного топлива и бензина, при этом произошло увеличение использования природного газа (на 11,3%). В денежном выражении наибольший объем в структуре потребления энергетических ресурсов принадлежит дизельному топливу (69,4% в 2015 году).

Объем использования энергетических ресурсов представлен в таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Объем использованных энергетических ресурсов ПАО «ТрансКонтейнер»

Вид ресурса	2014 г.		2015 г.	
	объем в натуральном выражении	объем в денежном выражении, тыс. руб.	объем в натуральном выражении	объем в денежном выражении, тыс. руб.
Электроэнергия, тыс. кВт*ч	14 857,3	52 520,8	14 367,1	55 322,9
Дизельное топливо, тонн	4 819,7	153 789,4	4 434,3	146 966,2
Бензин, тонн	253,4	8 612,8	240,3	8 719,9

Окончание таблицы 2.9

Вид ресурса	2014 г.		2015 г.	
	объем в натуральном выражении	объем в денежном выражении, тыс. руб.	объем в натуральном выражении	объем в денежном выражении, тыс. руб.
Газ природный, тыс. м ³	159,0	766,5	177,0	695,6
Тепло, Гкал	н/д	н/д	11 800,0	н/д

Человеческий капитал ПАО «ТрансКонтейнер» характеризуется нижеследующими показателями. Среднесписочная численность работников организации ежегодно снижается, что соответствует динамике в целом по отрасли. При этом наибольшее снижение пришлось на 2014 год и составило 11,4% по отношению к предшествующему периоду. В 2015 году показатель среднесписочной численности персонала составил 93,8% от соответствующего показателя 2014 года.

Среднесписочная численность работников организации представлена на рисунке 2.4.

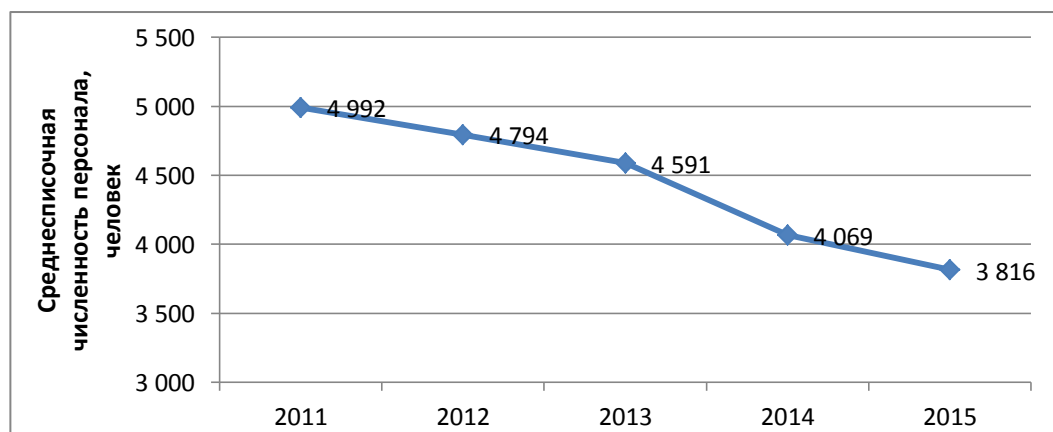


Рисунок 2.4 – Среднесписочная численность персонала

В структуре персонала более 50% приходится на лиц, возрастом от 36 до 55 лет. Наиболее малочисленную группу составляют работники возрастом до 25 лет (6%), что свидетельствует о принятии на предприятие преимущественно кандидатов с имеющимся опытом работы и малом количестве молодых кадров.

Структура персонала по возрасту представлена в таблице 2.10.

Таблица 2.10 - Состав персонала ПАО «ТрансКонтейнер» по возрасту

Категория	31.12.2015	Структура
	человек	%
Всего, в т.ч.	4 050	100,0
до 25 лет	244	6,0

Окончание таблицы 2.10

Категория	31.12.2015	Структура
	человек	%
26-35 лет	1 298	32,1
36-55 лет	2 196	54,2
старше 55 лет	312	7,7

Коэффициент приема кадров в 2015 году составил 8,8%, коэффициент выбытия – 6,1%, в связи с чем можно утверждать о достаточно низкой текучести кадров на предприятии. Превышение коэффициента приема над коэффициентом выбытия свидетельствует об открытии новых вакансий на предприятии.

Показатели движения рабочей силы предприятия представлены в таблице 2.11.

Таблица 2.11 - Показатели движения рабочей силы ПАО «ТрансКонтейнер»

Показатель	2015 год
Среднесписочная численность персонала, человек	3 816
Число принятых за период работников, человек	336
Число выбывших за период работников, человек	231
<i>Коэффициент приема, доли</i>	<i>0,088</i>
<i>Коэффициент выбытия, доли</i>	<i>0,061</i>

Причины увольнения персонала представлены на рисунке 2.5

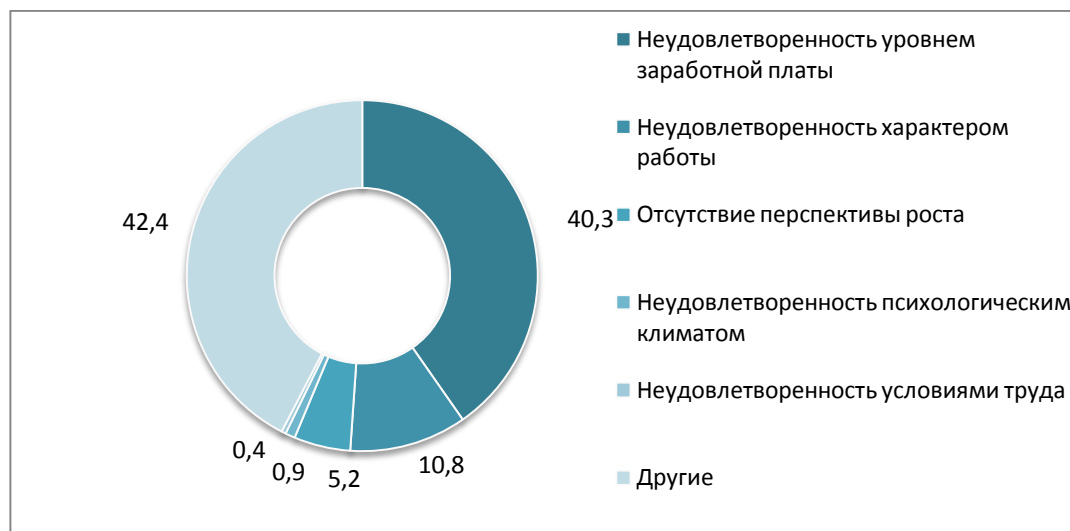


Рисунок 2.5 – Причины увольнения, %

Наибольший процент выбывших работников приходится на лиц моложе 25 лет. Увольнение происходит по собственному желанию, наиболее распространенной причиной ухода персонала (40,3%) является неудовлетворенность уровнем заработной платы.

Динамика производственного травматизма представлена на рисунке 2.6.

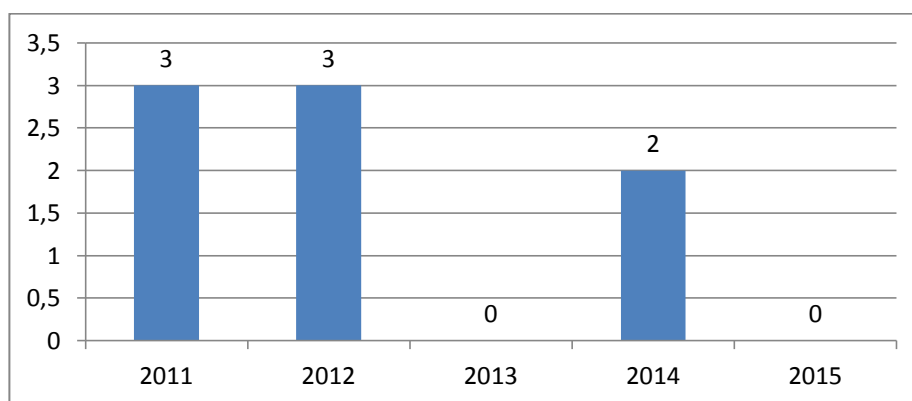


Рисунок 2.6 - Производственный травматизм в ПАО «ТрансКонтейнер», случаи

Случаи производственного травматизма в 2015 году в организации не отмечены. За период с 2011 года по 2015 год максимально было зарегистрировано три случая травматизма в год, что свидетельствует о безопасных условиях труда на предприятии.

В целом за 2015 год предприятием было потрачено 13 868 000 рублей на обучение персонала [43]. При этом прошли обучение и повысили квалификацию 2 153 работника, что составляет 56,4% от среднесписочной численности персонала. Наибольшее количество часов приходится на руководителей, наименьшее – на служащих.

Количество часов обучения различных категорий персонала представлено в таблице 2.12.

Таблица 2.12 – Среднегодовое количество часов обучения работников за 2015 год

Категория персонала	Общее количество часов обучения работников	Среднегодовое количество часов обучения одного работника
руководители	32 236,6	43,3
специалисты	14 003,0	9,3
служащие	247,0	0,7
рабочие	12 546,0	10,6
итого	59 032,6	15,5

Социальная политика ПАО «ТрансКонтейнер» находит отражение в коллективном договоре предприятия и иных локальных нормативных актах. В рамках реализации социальной политики работникам предоставляются дополнительные льготы, услуги и выплаты, в том числе:

- обязательное и коллективное добровольное медицинское страхование, дающее возможность работникам получать бесплатную медицинскую помощь в лечебных учреждениях;

- корпоративные программы пенсионного обеспечения;
- страхование жизни работников, работающих в опасной зоне;
- компенсация стоимости проезда на железнодорожном транспорте к месту работы, на дачу и к месту отдыха, а для работников удаленных от центра филиалов – возмещение затрат на авиаперелет в размере стоимости проезда в купейном вагоне пассажирского поезда;
- организация летнего отдыха детей;
- отдых работников и членов их семей в санаториях и пансионатах по льготным путевкам, а также право на частичную оплату стоимости приобретаемых работниками туристических путевок.

Для оценки человеческого капитала необходимо воспользоваться моделью неприобретенного гудвилла Германсона. Данные для расчета представлены в таблице 2.13.

Таблица 2.13 – Данные для расчета коэффициента эффективности для модели Германсона

Показатель	2010	2011	2012	2013	Проценты	
					2014	2015
Рентабельность активов ПАО «ТрансКонтейнер»	3,29	14,2	16,4	13,5	11,5	5,7
Рентабельность активов по отрасли	3,5	2,7	2,7	1,0	-0,5	0,9

На основании приведенных данных с использованием формулы (1) рассчитаем коэффициент эффективности, вследствие отрицательной рентабельности активов по отрасли 2014 год необходимо пропустить:

$$K_e = \frac{5 \frac{5,7}{0,9} + 4 \frac{13,5}{1,0} + 3 \frac{16,4}{2,7} + 2 \frac{14,2}{2,7} + \frac{3,29}{3,5}}{15} = 7,7$$

Поскольку коэффициент эффективности больше 1, предприятие эффективно использует человеческие ресурсы.

По состоянию на 31 декабря 2015 года ПАО «ТрансКонтейнер» является правообладателем следующих охранных документов:

- свидетельство на товарный знак № 388336 «ТрансКонтейнер», остаточная стоимость: 21 000 рублей;
- свидетельство на товарный знак № 394807 «TransContainer», остаточная стоимость: 14 000 рублей;
- патент на полезную модель № 82174 «Вагон-платформа сочлененного типа для перевозки крупнотоннажных контейнеров», остаточная стоимость: 3 330 000 рублей;

- патент на полезную модель № 122371 «Грузовой крупнотоннажный контейнер с открытым верхом», остаточная стоимость: 233 000 рублей;

- патент на полезную модель № 124251 «Крупнотоннажный контейнер», остаточная стоимость: 609 000 рублей.

Доля нематериальных активов в балансе представлена в таблице 2.14.

Таблица 2.14 – Удельный вес нематериальных активов ПАО «ТрансКонтейнер» в валюте баланса

Показатель	2014 г.	Удельный вес, %	2015 г.	Удельный вес, %
Валюта баланса, тыс. рублей	44 737 595	100,0	45 233 931	100,0
НМА всего, в т.ч.	5 399	0,0	4 207	0,0
изобретения, промышленные образцы, полезные модели, тыс. рублей	5 350	0,0	4 172	0,0
товарные знаки или знаки обслуживания, тыс. рублей	49	0,0	35	0,0

Научное направление в деятельности предприятия не является приоритетным, о чем свидетельствует низкая доля нематериальных активов в валюте бухгалтерского баланса, составляющая 0% .

Социально-репутационный капитал – это, прежде всего, результат взаимодействия внутренней среды организации с внешней, которая формируется в зонах контакта фирмы и общества [38].

Динамика доли предприятия в общем объеме перевозок контейнеров по сети железных дорог представлена на рисунке 2.7.

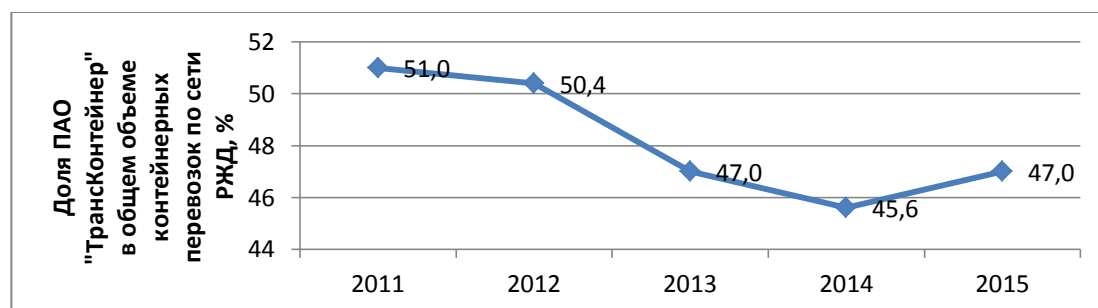


Рисунок 2.7 – Динамика доли ПАО «ТрансКонтейнер» в общем объеме перевозок контейнеров по сети РЖД, %

С 2011 года наблюдалось снижение рыночной доли предприятия, однако в 2015 произошло ее увеличение до 47%. Основной причиной укрепления рыночных позиций выступил рост доли в международных перевозках.

Доля ПАО «ТрансКонтейнер» в объеме контейнерных перевозок во внутреннем сообщении составляет 51%, а в импортном достигает 44%.

Доля ПАО «ТрансКонтейнер» в общем объеме перевозок контейнеров по сети РЖД представлена на рисунке 2.8.

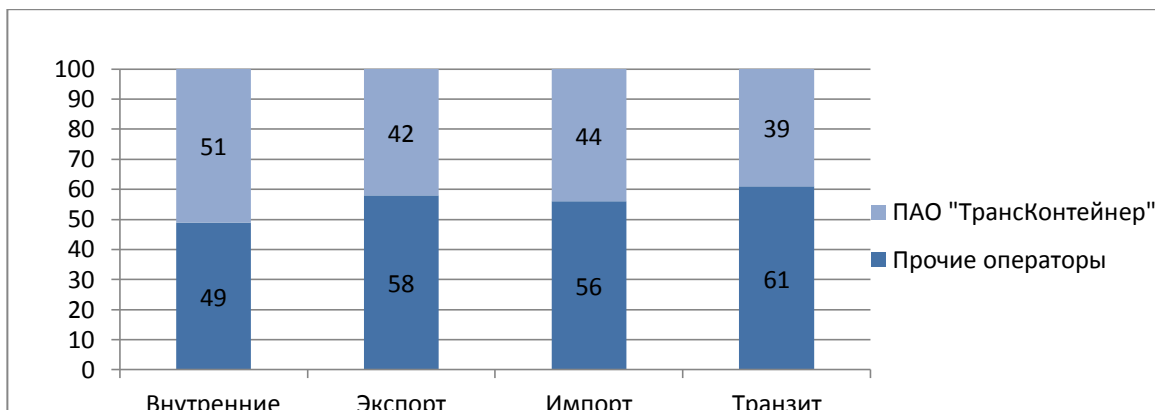


Рисунок 2.8 – Доля ПАО «ТрансКонтейнер» в общем объеме перевозок контейнеров по сети РЖД по видам сообщений в 2015 году, %

В структуре клиентской базы по отраслевой принадлежности основными грузоотправителями выступают представители металлургической, деревообрабатывающей, машиностроительной отраслей.

Структура клиентов-грузоотправителей ПАО «ТрансКонтейнер» отражена на рисунке 2.9.

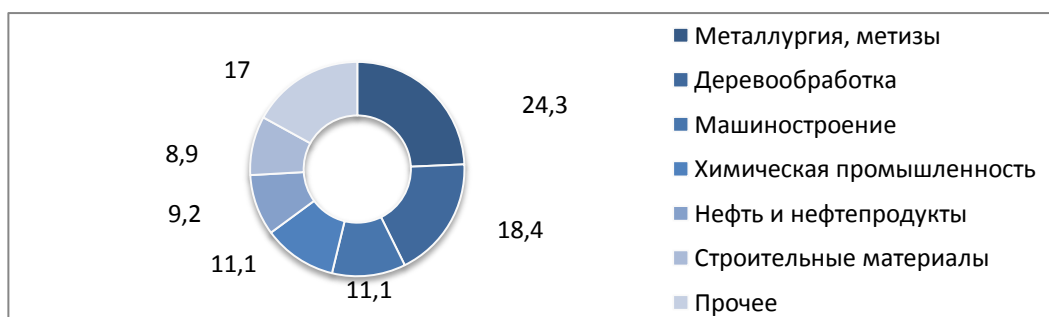


Рисунок 2.9 - Структура клиентов-грузоотправителей ПАО «ТрансКонтейнер» по отраслевой принадлежности в 2015 году (процент по выручке), %

ПАО «ТрансКонтейнер» принимает участие в благотворительной деятельности. Так, в 2015 году в рамках реализации программы «ТрансКонтейнер – детям» была оказана помощь в строительстве и оборудовании 15 детских игровых площадок, детским и спортивным организациям оказана помощь в приобретении спортивной формы и инвентаря, а также оказана помощь в лечении и социальной реабилитации более чем 50 детям.

Приоритетные направления оказания благотворительной помощи предприятия представлены в таблице 2.15.

Таблица 2.15 – Приоритетные направления оказания благотворительной помощи ПАО «ТрансКонтейнер»

Направление	Проекты 2015 года	млн рублей
Оказание помощи детям	приобретение медицинского оборудования, детской мебели для детских социальных и медицинских учреждений; оказание помощи на лечение, приобретение лекарств и социальную реабилитацию детей	20,2
Поддержка спорта и пропаганда здорового образа жизни	приобретение спортивных и игровых детских уличных комплексов; приобретение спортивного инвентаря для детских социальных учреждений и спортивных секций; оказание благотворительной помощи хоккейному клубу «Локомотив» (г. Ярославль), хоккейному клубу «Адмирал» (г. Владивосток)	46,4
Сохранение культурного наследия России	оказание помощи в проведении Московского «Парамузыкального фестиваля»	0,3
Помощь пострадавшим в чрезвычайных ситуациях	оказание помощи ветеранам железнодорожного транспорта, пострадавшим от боевых действий на территории Украины через Благотворительный фонд «Почет»	1,0
Помощь работникам и членам их семей	оказание помощи работникам, пострадавшим от пожаров в Красноярском крае и Республике Хакасия; оказание помощи работникам и членам их семей на лечение и социальную реабилитацию	19,8
Помощь профильным учебным заведениям	оказание помощи Московскому государственному университету путей сообщения (МИИТ) на приобретение оборудования	2,0

Финансовый капитал представляет собой резерв средств, который имеется у организации. Для его оценки необходимо использовать показатели рентабельности и эффект финансового рычага, приведенные ранее.

В соответствии с показателем рентабельности активов на единицу стоимости всех финансовых ресурсов предприятия приходится 0,041 копейки прибыли, данный показатель сократился более чем на пятьдесят процентов в 2015 году в сравнении с предыдущим периодом, но, несмотря на это, остается выше среднего значения по отрасли (0,9%).

Рентабельность собственного капитала показывает, что в 2015 году на каждый рубль собственного капитала приходится 0,054 копейки чистой прибыли. Рентабельность продаж

так же сократилась, чистая прибыль составляет 4,4% выручки в 2015 году, что примерно в 2,4 раза ниже аналогичного показателя в 2014 году. На основании динамики коэффициентов рентабельности можно установить, что результативность деятельности предприятия снизилась.

Показатели рентабельности и определяющие факторы представлены в таблице 2.16.

Таблица 2.16 – Показатели рентабельности ПАО «ТрансКонтейнер»

Показатель	2014 г.	2015 г.	Темп роста, %
Чистая прибыль, тыс. рублей	3 944 019	1 850 291	46,9
Среднегодовая стоимость активов, тыс. рублей	44 165 927	44 985 763	101,9
Собственный капитал, тыс. рублей	32 400 780	34 252 365	105,7
Выручка от продаж, тыс. рублей	36 413 174	42 342 070	116,3
Коэффициент оборачиваемости активов, доли	0,824	0,941	114,2
Мультипликатор собственного капитала, доли	1,363	1,313	96,3
<i>Рентабельность активов (ROA), %</i>	<i>8,9</i>	<i>4,1</i>	-
<i>Рентабельность собственного капитала (ROE), %</i>	<i>12,2</i>	<i>5,4</i>	-
<i>Рентабельность продаж (ROS), %</i>	<i>10,8</i>	<i>4,4</i>	-

Далее необходимо проанализировать влияние различных показателей на изменение рентабельности активов и рентабельности собственного капитала за период с 2014 по 2015 годы с использованием формулы «Du Pont» и расширенной формулы «Du Pont».

Для проведения факторного анализа разумно использовать интегральный метод, поскольку он независим от используемой последовательности подстановок. Влияние факторов на результативный показатель для двухфакторной мультипликативной связи ($A = B \times C$) рассчитывается по формулам [28]:

$$\Delta A(B) = \Delta B \cdot C_0 + \frac{1}{2} \cdot \Delta B \cdot \Delta C \quad (6)$$

$$\Delta A(C) = \Delta C \cdot B_0 + \frac{1}{2} \cdot \Delta B \cdot \Delta C \quad (7)$$

Для мультипликативной трехфакторной функциональной связи ($A = B \times C \times D$) алгоритм расчета интегральным способом выглядит следующим образом:

$$\Delta A(B) = \frac{1}{2} \cdot \Delta B \cdot (C_0 \cdot D_1 + C_1 \cdot D_0) + \frac{1}{3} \cdot \Delta B \cdot \Delta C \cdot \Delta D \quad (8)$$

$$\Delta A(C) = \frac{1}{2} \cdot \Delta C \cdot (B_0 \cdot D_1 + B_1 \cdot D_0) + \frac{1}{3} \cdot \Delta B \cdot \Delta C \cdot \Delta D \quad (9)$$

$$\Delta A(D) = \frac{1}{2} \cdot \Delta D \cdot (B_0 \cdot C_1 + B_1 \cdot C_0) + \frac{1}{3} \cdot \Delta B \cdot \Delta C \cdot \Delta D \quad (10)$$

Результаты анализа представлены в таблице 2.17.

Таблица 2.17 – Результаты факторного анализа

Показатель	Расчет	Итог, %
Изменение рентабельности активов вследствие изменения рентабельности продаж	$-6,4 \cdot 0,824 + \frac{1}{2} \cdot (-6,4) \cdot 0,117$	-5,6
Изменение рентабельности активов вследствие изменения коэффициента оборачиваемости активов	$0,117 \cdot 10,8 + \frac{1}{2} \cdot (-6,4) \cdot 0,117$	0,8
Общее изменение рентабельности активов	$-5,6 + 0,8$	-4,8
Изменение рентабельности собственного капитала вследствие изменения рентабельности продаж	$\frac{(-6,4) \cdot (0,8 \cdot 1,3 + 0,9 \cdot 1,3)}{2} + \frac{(-6,4) \cdot 0,1 \cdot (-0,1)}{3}$	-7,2
Изменение рентабельности собственного капитала вследствие изменения коэффициента оборачиваемости активов	$\frac{0,1 \cdot (10,8 \cdot 1,3 + 4,4 \cdot 1,3)}{2} + \frac{(-6,4) \cdot 0,1 \cdot (-0,1)}{3}$	1,0
Изменение рентабельности собственного капитала вследствие изменения мультипликатора собственного капитала	$\frac{(-0,1) \cdot (10,8 \cdot 0,9 + 4,4 \cdot 0,8)}{2} + \frac{(-6,4) \cdot 0,1 \cdot (-0,1)}{3}$	-0,6
Общее изменение рентабельности собственного капитала	$-7,2 + 1,0 - 0,6$	-6,8

На основании полученных результатов можно сделать следующие выводы:

- из-за снижения рентабельности продаж рентабельность активов снизилась на 5,6%;
- увеличение коэффициента оборачиваемости активов привело к росту рентабельности активов на 0,8%;
- изменение мультипликатора собственного капитала привело к снижению рентабельности собственного капитала на 0,6%;
- наибольшее влияние на изменение рентабельности собственного капитала (-7,2%) оказало снижение рентабельности продаж.

Показатель EBIT предприятия за 2015 год составляет 3 016 220 тыс. рублей, соответственно экономическая рентабельность активов – 6,7%; средняя процентная ставка по заемным средствам равна 4,2%; отношение заемных средств и собственного капитала составляет 0,31; действующая процентная ставка налога на прибыль – 20%. На основании

имеющихся данных, используя формулу (4), можно рассчитать эффект финансового рычага.

$$\text{ЭФР} = (1 - 0,2) \cdot (6,7 - 4,2) \cdot 0,31 = 0,62\%.$$

Поскольку эффект финансового рычага положительный, выгода от привлечения заемных средств больше процентных выплат. Посредством привлечения заемного капитала организация получила возможность увеличения рентабельности собственного капитала на 0,62 %.

Таким образом, значение природного капитала ввиду того, что железнодорожные предприятия не относятся к компаниям, непосредственно работающим с природными ресурсами, преимущественно связано с оптимизацией влияния на окружающую среду.

Вследствие того, что предприятие не наукоемкое и нематериальные активы не существенны, интеллектуальный капитал не является ключевым в отношении данного экономического субъекта.

Ключевыми капиталами для предприятий железнодорожного транспорта выступают производственный, вследствие высокого значения основных фондов для функционирования данной отрасли, человеческий, социально-репутационный и финансовый.

2.3 Оценка результатов взаимодействия капиталов ПАО «ТрансКонтейнер»

Для оценки совокупного воздействия капиталов целесообразно использовать показатель экономической добавленной стоимости (EVA).

Показатель Economic Value Added был разработан фирмой «Stern Stewart Management Services» в 1980-х годах [44; 45]. Согласно концепции экономической добавленной стоимости, стоимость бизнеса представляет собой балансовую стоимость, увеличенную на текущую стоимость будущих добавленных стоимостей [46; 47]. Так экономическая добавленная стоимость - это величина чистого располагаемого дохода компании после вычета альтернативных затрат (процентов) на капитал, предоставленный собственниками и кредиторами [48, стр. 79].

Формула имеет вид:

$$\text{EVA} = \text{NOPAT} - \text{WACC} \cdot K, \quad (11)$$

где NOPAT - чистая операционная прибыль после уплаты налогов, но до уплаты процентов по заемным средствам ($\text{EBIT} \cdot (1 - \text{Ст.НП})$);

WACC - средневзвешенная стоимость капитала, рассчитывается по формуле (12);

К - капитал, вложенный в активы (собственный капитала и долгосрочные обязательства).

$$WACC = P_{zk} \cdot dzk + P_{sk} \cdot dsk, \quad (12)$$

где P_{zk} – стоимость использования заемного капитала;

dzk – доля заемных средств;

P_{sk} – стоимость использования собственного капитала;

dsk – доля собственных средств.

Значение EVA показывает разницу между рыночной и фактической стоимостями компании:

- $EVA = 0$ - стоимость предприятия на рынке равна стоимости чистых активов в балансе компании; операции на предприятии и вложение средств в банковские депозиты равнозначны для собственника, так как рыночный выигрыш собственника от вложения в данное предприятие будет равен нулю;

- $EVA > 0$ - наблюдается прирост рыночной стоимости предприятия над балансовой стоимостью, что говорит о выгодности вложений средств собственников в такое предприятие;

- $EVA < 0$ – рыночная стоимость предприятия ниже балансовой стоимости, в этом случае лучше не вкладывать средства в данное предприятие.

Показатель экономической добавленной стоимости является наиболее распространенным в целях оценки стоимости бизнеса, поскольку сравнительно прост в расчетах, а также дает возможность оценить эффективность как предприятия в целом, так и его отдельных подразделений. Наряду с этим экономическая добавленная стоимость имеет ряд преимуществ как метод оценки результатов деятельности компании. Так в отличие от традиционной рентабельности в данном показателе учитываются объемы собственного и инвестиционного капитала и цены его использования, необходимые для получения прибыли [47]. Преимуществом указанного метода в условиях российской действительности является его универсальность как для открытых компаний с котирующимися на рынке акциями, так и для закрытых организаций [49].

Для определения значения экономической добавленной стоимости ПАО «ТрансКонтейнер» необходимо провести некоторые вспомогательные расчеты. Стоимость использования собственного капитала определяется по формуле [50]:

$$P_{sk} = \frac{\text{Выплаченные дивиденды в отчетном периоде}}{СК} \cdot 100 \quad (13)$$

Стоимость использования заемного капитала определяется по формуле (14):

$$Pzk = \frac{\text{Проценты к уплате}}{\text{ЗС}} \cdot 100 \quad (14)$$

Выплаченные предприятием дивиденды за 2015 год составили 985 973 тыс. рублей. Расчет показателей, необходимых для определения экономической добавленной стоимости ПАО «ТрансКонтейнер», выполненный на основе бухгалтерской отчетности, приведенной в приложении Д, представлен в таблице 2.18.

Таблица 2.18 – Показатели для определения EVA

Показатель	Расчет	Итог
НОРАТ, тыс. рублей	$(2\,570\,650 + 445\,570) \cdot (1 - 0,2)$	2 412 976
Доля заемных средств (dzk)	$\frac{3\,750\,000 + 1\,425\,000}{45\,233\,931}$	0,11
Доля собственных средств (dsk)	$\frac{34\,684\,333}{45\,233\,931}$	0,77
Стоимость использования заемного капитала (Pzk), %	$\frac{445\,570}{5\,175\,540} \cdot 100$	8,6
Стоимость использования собственного капитала (Psk), %	$\frac{985\,973}{34\,684\,333} \cdot 100$	2,8
WACC, %	$8,6 \cdot 0,11 + 2,8 \cdot 0,77$	3,1
Капитал, вложенный в активы (K), тыс. рублей	$34\,684\,333 + 4\,276\,692$	38 961 025

На основании формулы (11) экономическая добавленная стоимость составляет:

$$EVA = 2\,412\,976 - 0,031 \cdot 38\,961\,025 = 1\,205\,184.$$

Показатель экономической добавленной стоимости положителен, что свидетельствует о приросте рыночной стоимости предприятия над балансовой стоимостью, который составляет 1 205 184 тыс. рублей. Соответственно, собственникам выгодно осуществлять вложения средств в ПАО «ТрансКонтейнер».

Общий результат работы может быть представлен в виде макета интегрированной отчетности, отражающего ее структуру и содержание для предприятий железнодорожной отрасли. Взаимодействие ключевых капиталов в контексте управления предприятием, миссии, стратегии, с учетом существующих рисков и возможностей приводит к приросту стоимости предприятия.

Схема интегрированного отчета для предприятий железнодорожной отрасли представлена на рисунке 2.10.

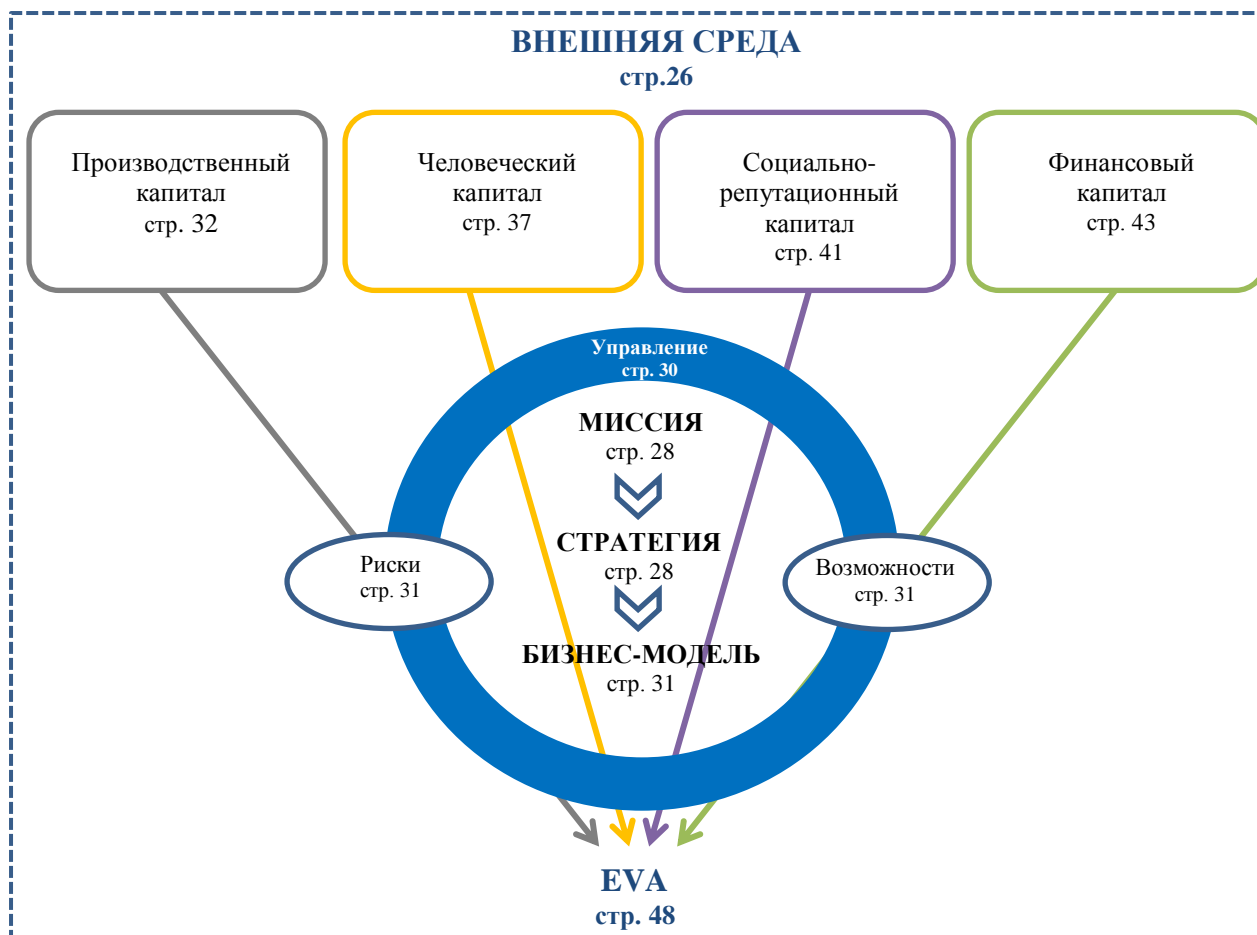


Рисунок 2.10 – Макет интегрированного отчета для предприятий железнодорожного транспорта

Таким образом, составление интегрированной отчетности позволит пользователям получать информацию о ключевых аспектах деятельности организации в контексте создания стоимости, в том числе о возможностях и рисках, определяющих капиталах и о роли каждого из них в процессе создания ценности. В связи с этим подготовка и последующее предоставление такой отчетности является важным инструментом повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности организации любой отрасли.

Предприятиям железнодорожного транспорта, наряду с раскрытием миссии, стратегических целей и инструментов их достижения, управленческой структуры, бизнес-модели, основных возможностей и рисков в контексте внешней среды, целесообразно представлять в интегрированной отчетности и оценивать с использованием предложенных показателей капиталы, играющие ключевую роль в процессе создания стоимости, а именно производственный, человеческий, социально-репутационный и финансовый.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа посвящена рассмотрению интегрированной отчетности как новой модели корпоративной отчетности. В ее основе лежит концепция интегрированного мышления, предполагающая взаимосвязь финансовой и управленческой отчетности, отчетов о корпоративном управлении и вознаграждениях, а также отчетов в области устойчивого развития. Основная цель интегрированной отчетности заключается в объяснении, как предприятие создает стоимость в контексте стратегии, управления, взаимодействия с внешней средой, а также в раскрытии информации о ресурсах, используемых в процессе создания стоимости – капиталах.

Основная проблема, возникающая в процессе составления интегрированной отчетности, связана определением ее структуры. Ее решением является разработка методики составления интегрированной отчетности, исходя из отраслевой специфики предприятия. Для достижения цели данной работы посредством решения поставленных задач была определена структура интегрированной отчетности для предприятий железнодорожной отрасли, имеющей ключевое значение для транспортной системы государства.

На первом этапе была рассмотрена история стандартизации интегрированной отчетности и определено ее место среди других отчетных форм. Было выявлено, что интегрированная отчетность появилась в начале 2000-х годов, и в настоящее время ее популярность продолжает возрастать. Это объясняется наличием значительных преимуществ интегрированной отчетности по сравнению с традиционной отчетностью. Так она предоставляет информацию обо всех капиталах, которые потребляет и создает организация в процессе своей деятельности: финансовом, производственном, человеческом, интеллектуальном, природном и социально-репутационном.

На втором этапе было проанализировано состояние железнодорожной отрасли и основные направления ее развития. Ведущая роль железнодорожного транспорта подтверждается показателями его деятельности. Так доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны превышает 45% и стабильно является лидирующей (исключая трубопроводный транспорт из-за его специфики). Среднегодовая численность работников, занятых в железнодорожной отрасли, составляет более 655 тыс. человек, а размер среднемесячной начисленной номинальной заработной платы работников железнодорожного транспорта стабильно превышает среднемесячную заработную плату, начисленную по стране и в целом по транспорту как виду деятельности. Основным фактором, сдерживающим развитие железнодорожной отрасли, остается отсталость инфраструктуры, в связи с чем, приоритетным направлением ее развития является модернизация и расширение российской

сеть железных дорог, а также повышение безопасности и экономичности данного вида транспорта.

На последующих этапах был произведен анализ структуры капиталов для предприятий железнодорожной отрасли и основных показателей, используемых в процессе их оценки с дальнейшим апробированием на одном из представителей организаций железнодорожного транспорта – ПАО «ТрансКонтейнер». Данное предприятие выступает ведущим контейнерным оператором в России, что подтверждается его долей в общем объеме перевозок контейнеров по сети железных дорог, равной 47 %.

В результате было установлено, что ключевыми капиталами данной отрасли являются производственный, вследствие большого значения основных фондов для функционирования железнодорожного предприятия, человеческий, социально-репутационный, отражающий результат взаимодействия предприятия с внешней средой, и финансовый.

Значение природного капитала ввиду того, что железнодорожные предприятия не относятся к компаниям, непосредственно работающим с природными ресурсами, преимущественно связано с оптимизацией влияния хозяйствующим субъектов на окружающую среду, потребления энергетических и других ресурсов.

Интеллектуальный капитал, представляющий собой, преимущественно, структурный капитал, вследствие низкого количества нематериальных активов не является определяющим в процессе создания стоимости предприятия.

Для оценки ключевых капиталов исследуемой отрасли было предложено использовать нижеследующие показатели:

- для оценки производственного капитала: структура и динамика основных фондов, показатели движения и эффективности использования основных средств, инвестиции в основной капитал предприятия;

- для оценки человеческого капитала: динамика численности персонала, структура персонала по возрасту, полу и квалификации, показатели движения рабочей силы и производственного травматизма, инвестиции в человеческий капитал, уровень оплаты труда, а также модель неприобретенного гудвилла Германсона, основанная на сравнении рентабельности активов предприятия со средней рентабельностью активов по отрасли в целом;

- для оценки социально-репутационного капитала: рыночная доля предприятия, структура клиентской базы, структура и динамика социальных инвестиций;

- для оценки финансового капитала: показатели рентабельности, их факторный анализ по формуле «Du Pont», эффект финансового рычага.

В качестве показателя, отражающего общий результат взаимодействия капиталов,

была использована экономическая добавленная стоимость (EVA), отражающая разницу между рыночной и фактической стоимостями компании и являющаяся наиболее распространенным показателем для целей оценки бизнеса. В результате расчета показателя было установлено превышение рыночной стоимости ПАО «ТрансКонтейнер» над его балансовой стоимостью, что свидетельствует о целесообразности осуществления вложений в предприятие.

Для визуализации результатов работы была сформирована схема интегрированного отчета, отражающая его структуру и содержание для предприятий, относящихся к отрасли железнодорожного транспорта.

Таким образом, интегрированная отчетность является важным шагом на пути модернизации системы корпоративной отчетности и устранения присущих ей недостатков. В связи с этим ее предоставление играет важную роль в процессе повышения инвестиционной привлекательности хозяйствующих субъектов и доверия со стороны пользователей, поскольку позволяет стейкхолдерам получать информацию о существенных с точки зрения создания стоимости аспектах деятельности организации, в том числе об определяющих капиталах и о вкладе каждого из них в создание стоимости.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Вахрушина, М.А. Корпоративная отчетность: новые требования и направления развития / М.А. Вахрушева, Н.В. Малиновская // Международный бухгалтерский учет. – 2014. - № 16 (310). – С. 2-9.
- 2 Ерыгина, Н.С. Интегрированная отчетность: перспективы применения в России / Н.С. Ерыгина // Gaudeamus Igitur. – 2016. - № 4. – С. 32-33.
- 3 Рошкетаяева, У. Ю. Интегрированная отчетность как новый уровень развития корпоративной отчетности / У.Ю. Рошкетаяева // Научный вестник Южного института менеджмента. – 2016. - № 1. – С. 40-44.
- 4 Официальный сайт международного совета по интегрированной отчетности. – Режим доступа: <http://www.ir.org.ru/>.
- 5 Малиновская, Н.В. Интегрированная отчетность: исторический аспект / Н.В. Малиновская // Международный бухгалтерский учет. – 2015. - № 32 (374). – С. 41-50.
- 6 Хакимзянова, Л. Х. Интегрированная отчетность: сущность и проблемы внедрения в России / Л.Х. Хакимзянова // Альманах современной науки и образования. – 2016. - № 8 (110). – С. 109-114.
- 7 Хачатурова, Т.О. Интегрированная отчетность: сущность, значение и перспективы / Т.О. Хачатурова // Международный студенческий научный вестник. – 2015. – № 5– С. 617-619.
- 8 Международный стандарт интегрированной отчетности [Электронный ресурс] : Международный совет по интегрированной отчетности, 2013. – Режим доступа: <http://www.ir.org.ru/>.
- 9 Гетьман, В.Г. О концептуальных основах и структуре международного стандарта по интегрированной отчетности / В.Г. Гетьман // Учет. Анализ. Аудит. – 2014. - № 1. – С. 74-85.
- 10 Березюк, В.И. Интегрированная отчетность – новая модель отчетности для бизнеса / В.И. Березюк // Современные корпоративные стратегии и технологии в России : Сб. науч. ст. / Москва, 2015. – С. 31-38.
- 11 Когденко, В.Г. Интегрированная отчетность: вопросы формирования и анализа / В.Г. Когденко, М.В. Мельник // Международный бухгалтерский учет. – 2014. - № 10. – С. 2-15.
- 12 Шамонин, Н.Н. Интегрированная отчетность и ее аудит – современное состояние и направления развития / Н.Н. Шамонин // Международный бухгалтерский учет. – 2014. - № 41 (335). – С. 41-49.

13 Кузьменко, О.А. Интегрированная отчётность - новая модель отчётности для российских корпораций / О.А. Кузьменко, М.В. Абросимова // Академический вестник. – 2014. - № 1 (27). – С. 102-113.

14 Серебрякова, Т.Ю. Интегрированный учет и отчетность: институциональный подход / Т.Ю. Серебрякова // Учет. Анализ. Аудит. – 2016. - № 2. – С. 24-33.

15 Курочкина, И.П. О формировании интегрированной отчетности с позиции устойчиво функционирующего бизнеса / И.П. Курочкина, Ю.В. Новожилова // Социальные и гуманитарные знания. – 2016. - № 2 (6). – С. 90-101.

16 Вахорина, М.В. Проблемы формирования интегрированной отчетности на основе управленческого учета / М.В. Вахорина // Вестник Тульского филиала Финуниверситета. – 2016. - № 1. – С. 52-53.

17 Винокурова, О.А. Роль профессионального бухгалтера в составлении интегрированных отчетов / О.А. Винокурова // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2016. – № 7. – С. 192-210.

18 Малиновская, Н.В. Интегрированная отчетность: теория, методология и практика : дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.12 / Малиновская Наталья Владимировна. – Москва, 2016. – 381 с.

19 Чернышев, А.А. О роли железнодорожного транспорта в развитии экономики и общества / А.А. Чернышев // Транспортное дело России. – 2014. - № 1. – С. 93-95.

20 Остапчук, В.Н. Роль железнодорожного транспорта в экономике России / В.Н. Остапчук // Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ. – 2014. - № 2 (6). – С. 38-40.

21 Балябкин, А.А. Роль железнодорожного транспорта в достижении экономического роста Российской экономики / А.А. Балябкин, М.О. Назаров // Экономика. Право. Менеджмент: современные проблемы и тенденции развития. – 2016. - № 10. – С. 4-10.

22 О стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (вместе с "Планом мероприятий по реализации в 2008 - 2015 годах Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года") [Электронный ресурс] : распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/.

23 Транспорт и связь в России. 2016 : Стат. сб. / Росстат. - М., 2016. - 112 с.

24 Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов [Электронный ресурс] : разработан Минэкономразвития России // Официальный сайт Министерства экономического развития

Российской Федерации. – Режим доступа:
<http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/2016241101>.

25 Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016 :
Стат. сб. / Росстат. – М., 2016. – 1326 с.

26 Труд и занятость в России. 2015 : Стат. сб. / Росстат – М., 2015. – 274 с.

27 Мясникова, К.Д. Анализ современного состояния и развития железнодорожного транспорта в России / К.Д. Мясникова // Новая наука: Проблемы и перспективы. – 2015. - № 6-2. – С. 178-181.

28 Маркин, Ю.П. Экономический анализ : учебное пособие / Ю. П. Маркин. - М. :
Омега-Л, 2011. — 431 с.

29 Захаров, И.В. Бухгалтерский учет и анализ : учебник / И.В. Захаров, О.Н. Калачаева
; под ред. И.М. Дмитриевой. – М. : Юрайт, 2015. – 423 с.

30 Белая, М.Л. Природный капитал в современной экономике / М.Л. Белая // Вестник
Российского экономического университета им. Г.В. Плеханова. – 2016. – № 2 (86). – С. 59-68.

31 Носкова, К.А. Многоуровневая система оценки человеческого капитала / К.А.
Носкова // Экономика и менеджмент инновационных технологий. – 2014. - № 4 (31). – С. 13.

32 Перевезенцева, Л.Н. Экономическая модель оценки человеческого капитала в
системе управления трудовыми ресурсами предприятия / Л.Н. Перевезенцева, А.Л. Ринчино
// Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития. – 2016. - № 17.
– С. 126-132.

33 Самусенко, С.А. Сравнительный анализ методов оценки человеческих ресурсов
организации / С.А. Самусенко, Т.О. Харченко // Международный научно - практический
журнал. – 2015. - № 4. – С. 23-36.

34 Грачев, С. А. Инвестиции в человеческий капитал : учебное пособие / С. А. Грачев,
М. А. Гундорова, В. А. Мошнов ; Владим. гос. ун-т им. А. Г. и Н. Г. Столетовых. – Владимир
: Изд-во ВлГУ, 2016. – 114 с.

35 Снитко, Л.Т. Модели проявления человеческого капитала и подходы к его оценке /
Л.Т. Снитко // Белгородский экономический вестник. – 2015. - № 1 (77). – С. 17-27.

36 Самусенко, С.А. Интеллектуальный капитал как объект учета: новые аспекты /
С.А. Самусенко // Международный бухгалтерский учет. – 2014. - № 42 (336) . – С. 23-35.

37 Казакова, О.Б. Интеллектуальный капитал: понятие, сущность, структура / О.Б.
Казакова, Э.И. Исхакова, Н.А. Кузьминых // Экономика и управление: научно-практический
журнал. – 2014. - № 5 (121). – С. 68-72.

38 Джата, А.М. Понятие репутационного капитала, его роль и особенности
формирования в современных корпорациях / А.М. Джата // Актуальные вопросы

экономического развития регионов : сборник материалов IV Всероссийской заочной научно-практической конференции / под общ. ред. С. К. Волкова и Л. С. Шаховской – 2015. – С. 229-232.

39 Ефимова, О.В. Формирование информации о финансовом капитале и ее анализ в интегрированной отчетности / О.В. Ефимова // Учетно-аналитическое обеспечение – информационная основа экономической безопасности хозяйствующих субъектов : сборник научных трудов и результатов совместных научно-исследовательских проектов. – 2017. – С. 126-131.

40 Шнюкова, Е.А. Финансовый анализ: учебно-методическое пособие / Е.А. Шнюкова. – Красноярск: Сиб.федер.ун-т, 2013. – 85 с.

41 Кривцова, М.К. Характеристика показателей оценки финансовых результатов компании с ориентацией на эффективность возврата вложенного капитала / М.К. Кривцова // Векторы развития современной науки. – 2015. – № 1. - С. 135-137.

42 Леонтьева, А.В. Анализ рентабельности компании на основе модели «Дюпон» / А.В. Леонтьева, Е.А. Батищева // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. – 2014. - № 2 (5). – С. 11-13.

43 Официальный сайт ПАО «ТрансКонтейнер». – Режим доступа: <http://www.trcont.ru>.

44 Ципилев, В.А. Управление стоимостью бизнеса / В.А. Ципилев, Т.М. Ворожейкина // Наука и мир. - 2016. - № 2 (30). – С. 78-81.

45 Лиховицкая, Д.А. Экономическая добавленная стоимость (EVA) как способ оценки стоимости бизнеса / Д.А. Лиховицкая, Л.В. Коява // Фундаментальная наука и технологии - перспективные разработки Proceedings of the Conference: сборник. - 2016. – С. 172 -174.

46 Чечетова, К.И. Управление стоимостью компании на основе показателя экономической добавленной стоимости / К.И. Чечетова // Современные тенденции в экономике и управлении: новый взгляд. – 2014. - № 4 (45). – С. 195-197.

47 Зимина, Н.О. Экономическая добавленная стоимость как метод оценки эффективности управления компанией / Н.О. Зимина, Н.В. Седых // Современные тенденции развития науки и технологий. - 2015. - № 9. – С. 46-50.

48 Самусенко, С.А. Управленческий учет / С.А. Самусенко. – Красноярск: Сиб.федер.ун-т, 2008. – 164 с.

49 Назарова, В.В. Стоимостные методы оценки эффективности менеджмента компании / В.В. Назарова, Д.С. Бирюкова // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2014. - № 3. – С. 393-414.

50 Григорьева, Т.И. Финансовый анализ для менеджеров - оценка, прогноз / Т.И. Григорьева. – М.: Юрайт, 2012. – 462 с.

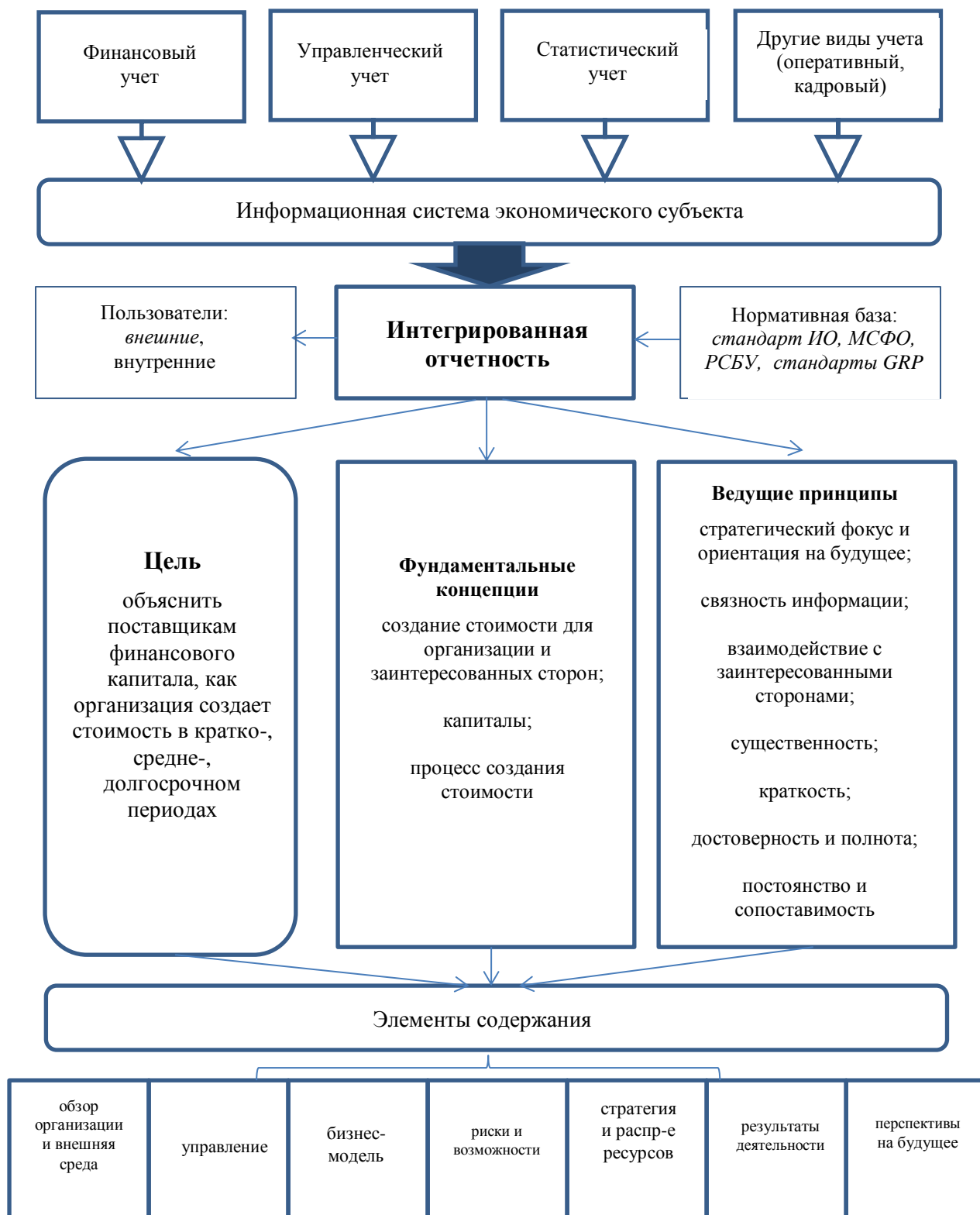
ПРИЛОЖЕНИЕ А

Ключевые моменты истории развития интегрированной отчетности [5; 6]



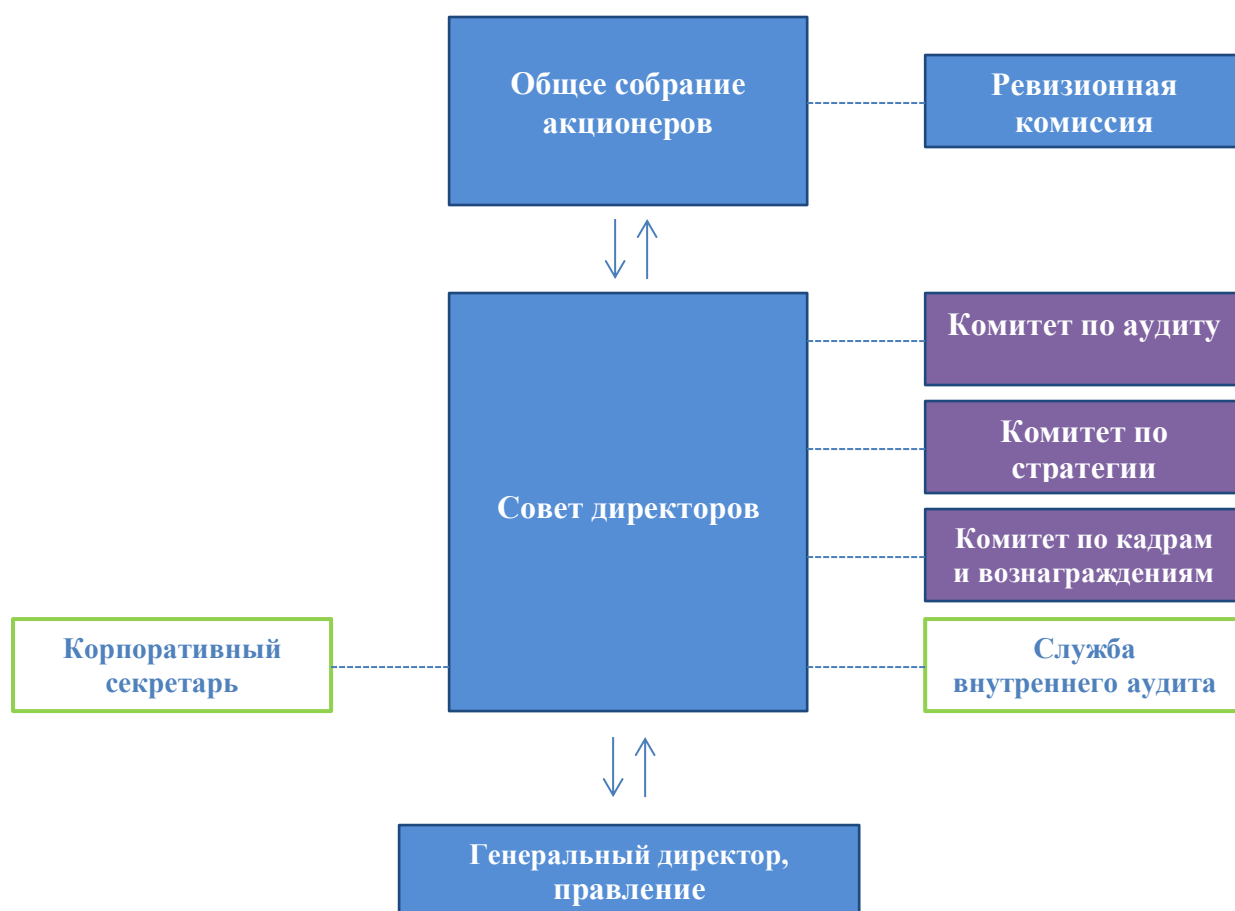
ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Схема интегрированной отчетности



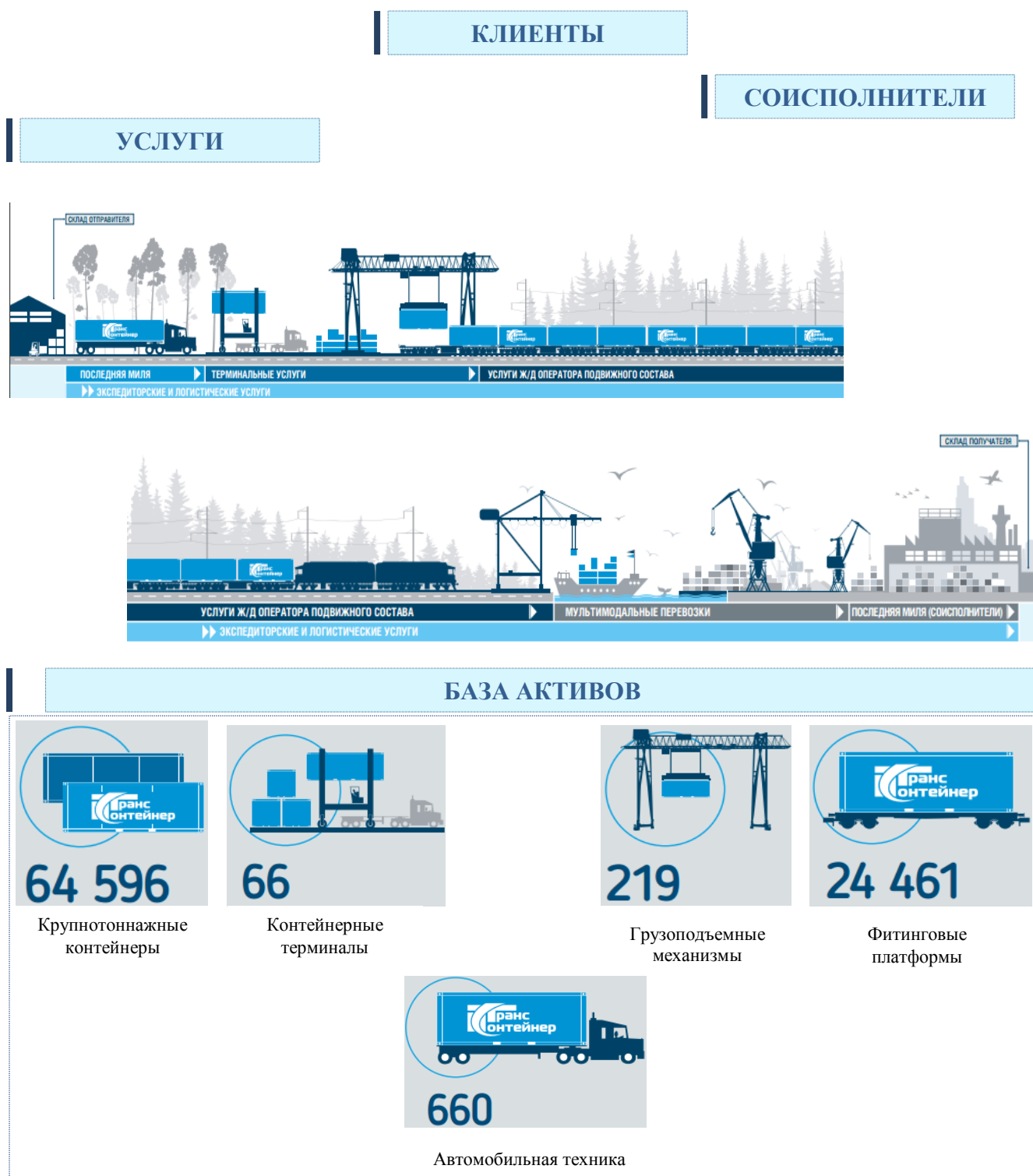
ПРИЛОЖЕНИЕ В

Структура органов управления и контроля ПАО «ТрансКонтейнер» [43]



ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Бизнес-модель ПАО «ТрансКонтейнер» [43]



ПРИЛОЖЕНИЕ Д

Бухгалтерская отчетность ПАО «ТрансКонтейнер»

Бухгалтерский баланс на 31 декабря 2015 г.

ПАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах

Организация «ТрансКонтейнер»

Идентификационный номер налогоплательщика

Деятельность железнодорожного

Вид экономической деятельности транспорта

Организационно-правовая форма / форма собственности

Публичные акционерные Смешанная российская собственность с

общества / долей федеральной собственности

Единица измерения в тыс. рублей

Местонахождение (адрес) 125047, г. Москва, Оружейный переулок, д.19

Форма по ОКУД

Дата (число, месяц, год)

по ОКПО

ИНН

по ОКВЭД

по ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды

0710001

31 12 2015

94421386

7708591995

60.1

12247 41

384

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2015 г.	На 31 декабря 2014 г.	На 31 декабря 2013 г.
1	2	3	4	5	6
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
3.1.	Нематериальные активы	1110	4 207	5 399	6 591
	в том числе:				
	нематериальные активы	1111	4 207	5 399	6 591
	незавершенные вложения в нематериальные активы	1112	-	-	-
	авансы выданные	1119	-	-	-
3.4.	Результаты исследований и разработок	1120	450	5 869	5 719
	в том числе:				
	научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	1121	-	-	-
	незавершенные вложения в научно-исследовательские, опытно-конструкторские и технологические работы	1122	450	5 869	5 719
	авансы выданные	1129	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
3.2.	Основные средства	1150	35 322 314	35 220 285	33 604 223
	в том числе:				
	основные средства	1151	33 730 344	34 681 833	32 662 884
	в том числе:				
	здания, машины и оборудование, транспортные средства	11511	26 227 860	27 145 111	25 411 304
	сооружения и передаточные устройства	11512	4 659 931	4 820 359	4 705 379
	прочие основные средства	11519	2 842 553	2 716 363	2 446 201
3.3.	незавершенные вложения в основные средства	1152	1 160 857	339 710	806 602
3.2.	авансы выданные	1159	431 113	198 742	234 737
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
	в том числе:				
	доходные вложения в материальные ценности	1161	-	-	-
	незавершенные вложения в доходные вложения в материальные ценности	1162	-	-	-
3.6.	Финансовые вложения	1170	2 128 507	2 128 507	1 837 113
	в том числе:				
	вклады в уставные (складочные) капиталы других организаций	1171	2 128 507	2 128 507	1 837 113
	предоставленные займы и депозитные вклады	1172	-	-	-
	прочие финансовые вложения	1178	-	-	-
	предварительная оплата	1179	-	-	-
	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
3.5.	Прочие внеоборотные активы	1190	374 067	334 928	244 373
	Итого по разделу I	1100	37 829 545	37 694 888	35 698 019

Продолжение приложения Д

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2015 г.	На 31 декабря 2014 г.	На 31 декабря 2013 г.
1	2	3	4	5	6
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
3.6.	Запасы	1210	383 897	389 665	388 709
	в том числе:				
	сырье, материалы и другие аналогичные ценности	1211	326 027	343 947	364 772
	животные на выращивании и откорме	1212	-	-	-
	затраты в незавершенном производстве	1213	92	-	-
	готовая продукция и товары для перепродажи	1214	-	-	-
	товары отгруженные	1215	1 955	1 955	-
3.7.	расходы будущих периодов	1216	55 623	43 763	24 937
	прочие запасы и затраты	1219	-	-	-
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	1 269 362	849 524	994 191
3.10.	Дебиторская задолженность	1230	3 594 022	3 890 701	4 436 766
	в том числе: дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты	12310	261 873	400 120	297 830
	в том числе:				
	покупатели и заказчики	12311	-	-	-
	задолженность по претензиям	12312	14 655	14 655	-
	задолженность по социальному страхованию и обеспечению	12313	-	-	-
	задолженность по налогам и сборам	12314	-	-	-
	авансы выданные	12315	-	-	-
	расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	12316	-	-	-
	прочие дебиторы	12319	247 218	395 465	297 830
	в том числе: дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты	12320	3 332 149	3 490 581	4 136 936
	в том числе:				
	покупатели и заказчики	12321	1 094 504	1 337 995	1 237 311
	задолженность по претензиям	12322	22 598	33 011	34 025
	задолженность по социальному страхованию и обеспечению	12323	7 733	6 623	7 273
	задолженность по налогам и сборам	12324	177 887	456 436	560 828
	авансы выданные	12325	1 757 279	1 440 429	1 700 728
	расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	12326	3 261	6 182	10 349
	прочие дебиторы	12329	269 087	209 905	588 424
3.8.	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
	в том числе:				
	предоставленные займы и депозитные вклады	1241	-	-	-
	прочие финансовые вложения	1249	-	-	-
3.9.	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	1 783 679	1 655 945	1 823 498
	в том числе:				
	наличные в кассе	1251	123	79	298
	средства на расчетных счетах	1252	961 621	389 605	738 895
	средства на валютных счетах	1253	599 724	1 263 272	1 081 555
	прочие денежные средства и переводы в пути	1254	2 211	2 989	2 750
	денежные эквиваленты	1255	200 000	-	-
3.11.	Прочие оборотные активы	1260	353 426	256 772	252 074
	Итого по разделу II	1200	7 404 386	7 042 607	7 895 240
	БАЛАНС	1600	45 233 931	44 737 595	43 594 259

Продолжение приложения Д

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2015 г.	На 31 декабря 2014 г.	На 31 декабря 2013 г.
1	2	3	4	5	6
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
3.12.1	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	13 894 778	13 894 778	13 894 778
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-)	(-)	(-)
3.12.3	Переоценка внеоборотных активов	1340	1 621 237	1 626 380	1 609 867
3.12.3	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	105 550	105 704	103 520
	в том числе:				
	эмиссионный доход	1351	-	-	-
	средства, полученные на увеличение уставного капитала	1352	-	-	-
	прочие средства	1359	105 550	105 704	103 520
3.12.2	Резервный капитал	1360	694 739	694 739	694 739
	в том числе:				
	резервные фонды, образованные в соответствии с законодательством	1361	694 739	694 739	694 739
	резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	1362	-	-	-
3.12.4	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	18 368 029	17 498 568	14 678 200
	Итого по разделу III	1300	34 684 333	33 820 169	30 981 104
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
3.13.	Заемные средства	1410	3 750 000	5 000 000	5 750 000
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	1411	-	-	-
	займы, подлежащие погашению более чем через 12 месяцев после отчетной даты	1412	3 750 000	5 000 000	5 750 000
3.21.	Отложенные налоговые обязательства	1420	526 692	467 478	383 192
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	4 276 692	5 467 478	6 133 192
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
3.13.	Заемные средства	1510	1 425 000	928 740	1 686 800
	в том числе:				
	кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	1511	-	-	-
	займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты	1512	1 425 000	928 740	1 686 800
3.14.	Кредиторская задолженность	1520	4 272 944	3 625 476	3 993 421
	в том числе:				
	поставщики и подрядчики	1521	869 948	639 876	607 396
	задолженность перед персоналом организации	1522	131 264	115 145	102 421
	задолженность перед государственными внебюджетными фондами	1523	59 224	52 173	44 877
	задолженность по налогам и сборам	1524	556 816	346 419	256 215
	авансы полученные	1525	2 596 546	2 370 550	2 844 759
	акционеры по выплате доходов	1526	-	-	-
	прочие кредиторы	1529	59 146	101 303	137 753
3.15.	Доходы будущих периодов	1530	83	144	142
3.17.	Оценочные обязательства	1540	555 524	856 399	780 943
3.16.	Прочие обязательства	1550	9 355	39 189	18 657
	Итого по разделу V	1500	6 272 906	5 449 948	6 479 963
	БАЛАНС	1700	45 233 931	44 737 595	43 594 259

Руководитель

15 февраля 2016 г.

Драчев
Владимир Николаевич
(Исполняющий обязанности
генерального директора)

Главный бухгалтер

Калмыков
Константин Сергеевич

Продолжение приложения Д

Отчет о финансовых результатах за 2015 г.

Организация <u>ПАО «Центр по перевозке грузов в контейнерах «ТрансКонтейнер»</u>		по ОКПО	94421386
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	7708591995
Вид экономической деятельности <u>Деятельность железнодорожного транспорта</u>		по ОКВЭД	60.1
Организационно-правовая форма / форма собственности		по	
Публичные Смешанная российская собственность с долей		ОКОПФ/ОКФС	12247 41
акционерные общества / федеральной собственности		по ОКЕИ	384
Единица измерения в тыс. рублей			

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За 2015 г.	За 2014 г.
1	2	3	4	5
3.19.	Выручка	2110	42 342 070	36 413 174
3.20.	Себестоимость продаж	2120	(39 720 707)	(32 384 644)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	2 621 363	4 028 530
3.20.	Коммерческие расходы	2210	(70 271)	(66 215)
	Управленческие расходы	2220	(-)	(-)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	2 551 092	3 962 315
3.19.	Доходы от участия в других организациях	2310	-	199 688
3.19.	Проценты к получению	2320	113 273	95 628
3.20.	Проценты к уплате	2330	(445 570)	(572 890)
3.19.	Прочие доходы	2340	5 544 357	6 598 194
3.20.	Прочие расходы	2350	(5 192 502)	(5 187 726)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	2 570 650	5 095 219
3.21.	Текущий налог на прибыль	2410	(652 423)	(1 069 053)
3.21.	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	197 521	174 446
3.21.	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(14 337)	(98 529)
3.21.	Изменение отложенных налоговых активов	2450	(44 877)	14 243
3.21.	Прочее	2460	(8 722)	2 139
	в том числе Налог на прибыль по корректировкам предыдущих отчетных периодов	2461	-	-
	Штрафные санкции и пени, уплачиваемые за нарушение налогового и иного законодательства	2462	(8 722)	2 139
	Суммы списанных ОНА, ОНО при выбытии активов	2463	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	1 850 291	3 944 019

Окончание приложения Д

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За 2015 г.	За 2014 г.
1	2	3	4	5
	СПРАВОЧНО Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
3.12.3.	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	(5 287)	27 054
	Совокупный финансовый результат периода	2500	1 844 994	3 971 073
3.24.	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	0,133	0,284
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель

15 февраля 2016 г.

Драчев
Владимир Николаевич
(исполняющий обязанности
генерального директора)

Главный бухгалтер

Калмыков
Константин Сергеевич

